# MŁODY LOTNIK

NR. SPECJALNY POŚWIĘCONY LOTNICTWU SPORTOWEMU.

CENA 1 ZŁOTY.



NR 2
ROK VII
LUTY
1930

# Wydawnictwa Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej

## MŁODY LOTNIK

MIESIĘCZNIK LOTNICZY POŚWIĘCONY W SZCZEGÓLNOŚCI SPORTOWI I PRACY MŁODZIEŻY

Zalecony przez Min. W. R. i O. P. dla szkół średnich, zawodowych i sem. naucz.

Założony i redagowany przez JERZEGO OSIŃSKIEGO.

**Wychodzi rok siódmy w Warszawie.**

**Prenumerata** w kraju: rocznie — 10 zł., półrocznie — 5 zł. 50 gr., kwartalnie — 3 zł.
zagranicą: „ — 8 fr. szw. „ — 4 fr. szw. **Numer pojedyńczy 1 zł**

**Ogłoszenia:** 1 str. — 300 zł., $1/2$ str. — 180 zł., $1/4$ str. — 100 zł., $1/8$ str. — 70 zł.

**Godziny dla interesantów** Administracji — 10 - 15 codziennie, Redaktora — 13 - 15 codziennie.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI:

**Warszawa, Chmielna 27 m. 7. Tel. 54-75.**

**Konto czekowe Administracji w P. K. O. № 9511.**

Rękopisów i fotografij niezastrzeżonych nie zwraca się. Artykuły i notatki do druku muszą być pisane czytelnie, na jednej stronie kartki, z marginesem. Na odpowiedź listową należy załączyć znaczek za 25 gr. Prenumeratę przyjmuje się na okres kalendarzowy. Prenumeratę należy wymawiać przed upływem jej okresu, gdyż inaczej pismo będzie wysyłane nadal, a prenumerator zaciągnie wobec wydawnictwa dług. Przy zamawianiu egzemplarzy pojedyńczych należy załączać znaczki pocztowe na porto, lub wpłacać dodatkowo: przy 1 egz. 15 gr., 2 — 3 egz. — 25 gr., 4 — 7 egz. — 50 gr., 8 — 12 egz. — 60 gr.

## LOT POLSKI

ORGAN OFICJALNY L. O. P. P. i AEROKLUBU RZECZYPOSPOLITEJ

Miesięcznik redagowany przez JERZEGO WITKOWSKIEGO.

*Prenumerata* w kraju: rocznie — 12 zł., półrocznie — 6 zł, kwartalnie — 3 zł.
zagranicą „ — 12 fr. szw., „ — 6 fr. szw. *Nr. pojed. 1 zł. 20 gr.*

Adres Redakcji i Administracji:

WARSZAWA, DŁUGA 50, II PIĘTRO. TEL. 311-48.

Miesięcznik bogato ilustrowany, informujący dokładnie o życiu lotniczem w Polsce i zagranicą. Daje co miesiąc 6 premij swoim prenumeratorom rocznym w postaci bezpłatnych przelotów na linjach L. L. „Lot" w dowolnym kierunku i z powrotem do miejsca odlotu.

## KSIĄŻKI

I INNE WYDAWNICTWA Z DZIEDZINY LOTNICTWA I GAZÓW, KTÓRE NABYWAĆ MOŻNA W SKŁADNICY ZARZĄDU GŁ. L.O.P.P.

| | *Ceny* |
|---|---|
| Obrona ludności cywilnej — por. Z. Marynowski | 1.90 |
| Samoobrona kraju — ppłk. Z Wojnicz-Sianożęcki | 3.— |
| Walka chemiczna w przyrodzie—prof. Wł. Lindeman | 1.— |
| Podstawy ratownictwa zatrutych gazami—prof. Lindeman | 2.50 |
| Krótki zarys chemji, gazów i dymów bojowych kpt. Kalusiński | 2.— |
| Taktyczne użycie broni chemicznej — ppłk. Jasiński | 1.— |
| Wskazówki meteorologiczne — Stefan Hłasek-Hłasko | 4.— |
| Toksykologja chemicznych środków bojowych — prof. W. Lindeman | 13.— |
| Ćwiczenia przeciwgazowe w obrazach—por. Z. Marynowski | 5.— |
| Podstawy lotnictwa — Dr. R. von Mises, w opr płóciennej | 10.50 |
| w oprawie skoroszytowej | 8.50 |
| Uszkodzenia oczu przez gazy bojowe—płk. Karnicki | 1.80 |
| Gazy bojowe a konie w armji — płk. Marczewski | 1.50 |
| Toksykologiczna klasyfikacja chemicznych środków bojowych — prof. W. Lindeman | 1.80 |
| Chemiczne środki bojowe — kpt. Korolec | 4.— |
| Pierwsza pomoc przy zatruciu gazami i dymami bojowemi — kpt. dr. Dekański | 4.50 |
| Chemja na usługach ochrony roślin—dr. Strawiński | 6.— |
| O władzę nad błękitami — T. Garczyński | 1.— |
| Lotnictwo w wojnie współczesnej — S. Abżółtowski | 1.— |
| Koleje a wojna lotniczo-gazowa — M. Romeyko | —.30 |
| Modelarstwo lotnicze — Wojciech Woyna | 2.80 |
| Fotografja i Aerofotografja — A. Gosiewski | 16.— |
| Teorja i budowa samolotów 3 t — Mokrzycki | 15.— |
| Iperyt — prof. Wł. Lindeman | 15.— |
| Obrona przeciwchemiczna miast — Bartel | 3.— |
| Zagadnienie Obrony Przeciwlotniczej Państwa — major Kędzior | 1.10 |
| Repetytorjum gazoznawstwa — por. M. Ziembiński. 1 wyd. | 1.50 |
| „ „ „ 2 wyd. | 3.— |
| Propaganda Jej metody i znaczenie) — Wł. Baliński | 6.— |

Wszystkie wymienione wydawnictwa nabywać można w składnicy Zarządu Gł. L. O. P. P. Długa 50, tel. 2-04. (Administracja „Młodego Lotnika" książek powyższych nie wysyła).

# MŁODY LOTNIK

MIESIĘCZNIK LOTNICZY POŚWIĘCONY W SZCZEGÓLNOŚCI SPORTOWI I PRACY MŁODZIEŻY

ROK VII | LUTY 1930 | NR 2 (64)


**NACZELNY ZWIERZCHNIK LOTNICTWA CYWILNEGO, PAN MINISTER KOMUNIKACJI INŻ. ALFONS KÜHN, o lotnictwie sportowem i działalności klubów**

Lotnictwo staje się wówczas potężnym środkiem rozwoju i obrony Państwa, gdy rozporządza dobrze wyszkolonemi, licznemi kadrami pilotów cywilnych.

Szkołą, z której wychodzą młodzi polscy piloci, cieszący się już dobrze zasłużoną sławą w całej Europie, jest lotnictwo sportowe, które w roku ubiegłym wyszkoliło około stu pilotów i które krzewi zamiłowanie do pięknego sportu lotniczego wśród społeczeństwa.

Życzę młodym sportowcom lotniczym najlepszych wyników ich pracy.

Alfons Kühn



# W 100 WIERSZACH

*Młody Lotnik staje się dziś wolną trybuną, z której wypowiadają się na temat lotnictwa sportowego wszystkie zainteresowane czynniki.*

*Czytelnik znajdzie w tych artykułach bogaty materjał do wyrobienia sobie sądu o znaczeniu lotnictwa sportowego i wartości prac, podejmowanych w tej dziedzinie w Polsce.*

*Postaramy się ułatwić Mu to zadanie, sumując fakty i wyciągając własne wnioski ogólne.*

*Jakież więc mamy zdanie o dwuletniej działalności Klubów i okolicznościach z tem związanych?*

*Przedewszystkiem, stwierdzamy w zgodzie z opinją najbardziej miarodajną, że lotnictwo sportowe, zaledwie po rocznej działalności, stało się w całokształcie lotnictwa polskiego poważnym czynnikiem, że już w obecnem stadjum rozwoju jest ono w stanie przejąć na siebie część zadań, spełnianych dotąd przez Państwo i L. O. P. P.*

*Wymieniane jest początkowe szkolnictwo w pilotażu. Nietylko — zdaniem naszem — sport lotniczy może odciążyć wojsko. Jest on również w stanie przejąć wiele propagandowych zadań, spełnianych przez komunikację lotniczą wewnątrz kraju. Wszak, jeśli chodzi o znaczenie propagandowe i przemysłowo-obronne, to sport i komunikacja dadzą się sprowadzić do wspólnego mianownika bardzo łatwo.*

*Współpraca z L. O. P. P. nasuwa się przy lotach propagandowych, które Kluby łatwo mogą łączyć z innemi swojemi zadaniami, a zatem wykonać z większem dla całości pożytkiem.*

*Działalność Klubów w r. 1929 można ująć w kilku następujących zdaniach:*

*Wyszkolono 92 pilotów-turystów, 79 pilotom dano trening, wykonano ogółem przeszło 30 tys. lotów w czasie 3.800 godz. Zorganizowano pierwsze zawody klubowe, kilka raidów w kraju i zagranicą, ustanowiono pierwszy rekord światowy Polski, uczyniono bardzo poważny krok w dziedzinie szybownictwa.*

*Na te prace — jak oblicza strona dająca — Państwo wydało pół milj. zł. przy ogólnej sumie swego budżetu na lotnictwo 38½ milj. zł. Wystarczy orjentować się powierzchownie, by stwierdzić, że za tę cenę Kluby dały bardzo dużo. Do pomocy państwowej należy doliczyć pomoc społeczeństwa, zorganizowanego w L. O. P. P., której suma świadczeń na rzecz Klubów w roku 1929 da się wyrazić liczbą 70 tys. zł. (w gotówce i w naturze).*

*Należy dalej skonstatować, że opieka Państwa była rozumna i troskliwa. Jeśli w pierwszym okresie pomoc materjalna okazała się zamała, to raczej dlatego, że działalność Klubów przewyższyła oczekiwania naszych Władz.*

*Kluby dały od siebie w gotówce około 32 tys. zł. Jesto to jeszcze niewiele. Oczywiście, nie można wymagać od studenta, czy innego proletarjusza, szkolącego się w Klubie, by płacił po kilkadziesiąt złotych za godzinę lotu, ale na opłatach członkowskich nie wyczerpują się źródła własnych dochodów. Kluby muszą jeszcze bardziej wyzyskać atrakcyjną wartość lotnictwa, zdobyć środki drogą urządzania popisów, konkursów, raidów i t. p. Odwoływanie się bezpośrednie do społeczeństwa nie jest wskazane, skoro Kluby korzystają już z pomocy L. O. P. P., ale mogą one i powinny zdobyć dostęp do szkatuł jednostek, których pod mianem „mecenasów lotnictwa" znają i eksploatują aerokluby wszystkich krajów. Środowisko zamożnych społeczników, okazując się niejednokrotnie głuche na wołania L. O. P. P., zmięknie pod warkotem silnika i widokiem młodej, tchnącej tężyzną piersi pilota-akademika.*

*Jeśli chodzi o system pomocy społecznej, udzielanej lotnictwu sportowemu przez Państwo, to stwierdziliśmy na innem miejscu, że był on racjonalny i przewidujący. Miejmy nadzieję, że rosnące z każdym miesiącem zaufanie do Klubów u Władz, złagodzi zbyt rygorystyczne, wojskowe kryterjum przy szeregowaniu prac Klubów, znajdując sprawdzian w całokształcie działalności.*

*Należałoby jeszcze zwrócić uwagę na stronę organizacyjną Klubów, w szczególności zastanowić się, czy Aerokluby a k a d e m i c k i e były odpowiednią formą organizacji sportowo-lotniczych. Z braku miejsca w tym dziale, pogląd nasz na tę kwestję znajdą czytelnicy w jednym z artykułów.*

RYSZARD ADAMOWICZ
Czł. Komisji Lotnictwa Sportowego
z ramienia M. K.

# Znaczenie sportu lotniczego dla państwa

Wojna światowa, która dokonała całego szeregu gruntownych przegrupowań wielu zasad i systemów, zmieniła również gruntownie poglądy na sposób przygotowania w czasie pokoju środków obrony państwa.

Czasy, kiedy obowiązki danego narodu kończyły się z chwilą dania rekruta i podatku na wojsko, przeszły bezpowrotnie do przeszłości.

W miejsce tworzenia i utrzymywania licznych i kosztownych armij zawodowych wchodzi organizacja nowa, pod hasłem narodu pod bronią, gotowego w każdej chwili wystąpić w obronie zagrożonych granic państwa, czy też jego niepodległości.

Konsekwencją tego nowego systemu jest—między innemi—zwrócenie przez powołane czynniki w państwie specjalnej uwagi na przygotowanie nie tylko w czasie służby wojskowej, lecz i poza nią, obywatela do ochrony z bronią w ręku całości państwa, a równocześnie dążność do przeprowadzenia jaknajwiększych mas obywateli przez szkołę wojskową w ramach kadr armji narodowej, z równoczesnem zredukowaniem czasu trwania tej służby, dzięki wcześniejszemu przygotowaniu do niej młodzieży już w czasie poprzedzającym służbę wojskową.

Sport, wyrabiający tak ważną z punktu widzenia wojskowego tężyznę fizyczną, cieszy się z tych względów specjalną uwagą, pomocą i opieką rządów.

Sport jednakże, grający dziś olbrzymią rolę w życiu codziennem społeczeństwa, jest rozczłonkowany na szereg najróżnorodniejszych gałęzi, dostępnych dla każdego zawodu, wieku i płci, jest w swych różnorodnych formach mniej lub więcej korzystny i celowy dla wychowania fizycznego przyszłego obrońcy państwa.

Zależnie od tego, tworzy się kryterjum potrzebne do decyzji w stosowaniu mniej lub więcej intensywnej pomocy państwa dla danej gałęzi sportu.

Niema jednak sportu mającego tak stuprocentowe znaczenie dla obrony państwa jak sport lotniczy!

Sport ten wymaga również i z tego względu poparcia bardziej intensywnego, że przy swojem wielostronnem i pierwszorzędnem znaczeniu, jest równocześnie sportem najdroższym.

Zwrócić uwagę na znaczenie lotnictwa sportowego należy przedewszystkiem w trzech kierunkach: wojskowym, propagandowym i przemysłowym.

Znaczenie wojskowe sportu lotniczego jest już dziś w Polsce kwestją znaną i omawianą bardzo wszechstronnie, z punktu widzenia techniczno-lotniczego. Poruszę tu zagadnienie inne.

Faktem jest, że uzyskanie pierwszego stadjum wyszkolenia pilota w klubie lotniczym ma przed szkoleniem w wojsku plusy następujące:

1) dużo mniejszy koszt tego wyszkolenia,

2) szkolenie się jednostek, mających prawdziwe zamiłowanie do lotnictwa,

3) możność nieprzerywania przez szkolącego się jego zawodowego lub naukowego zajęcia, a zatem nieodrywanie go od warsztatu pracy.

Należy sobie zatem postawić pytanie, przy założeniu stwierdzającem dobre wyniki dotychczasowej praktyki w tym kierunku, czy względy te nie są tak ważkiemi, że należałoby część pracy nad wyszkoleniem pilota dla armji zdjąć z bark wojska i przenieść na sportowe organizacje lotnicze?

Mimo całą świadomość bardzo skomplikowanej dziś szkoły żołnierza, a żołnierza-lotnika w szczególności, zdaje się być pewnem, że tego rodzaju rozwiązanie—przy odpowiedniej organizacji i nadzorze szkolenia w lotnictwie sportowem—będzie celowem.

Będzie to naturalnie czemś w rodzaju szkolnictwa ogólno-kształcącego, a szkolenie fachowe specjalne będzie odbywać się w ramach kadr wojskowych, które będą miały zadanie bardzo ułatwione. Zrealizowanie tego, bez wątpienia dość trudnego i bardzo ważnego, problemu może dać w praktyce dwa rezultaty. Albo zmniejszenie czasu służby czynnej w wojskach lotniczych, albo możność poświęcenia większej ilości czasu tej służby na ćwiczenia w lotnictwie, jako broni z jej specyficznemi warunkami walki i sprzętu.

Sport lotniczy jest też polem do łatwego rozwiązania chromającej dziś, we wszystkich zresztą państwach, sprawy utrzymania w treningu pilotów rezerwy.

Przy rozpatrywaniu tych logicznych konsekwencyj obecnego stanu faktycznego, nie należy zapominać o pewnych doświadczeniach wojny światowej i naszej histrorji wojennej tego okresu.

Okazało się mianowicie, że osobnik z zamiłowaniem do sztuki wojennej nabywał, nie w mundurze, a w marynarce i nie w szkołach wojskowych, a w organizacjach wojskowych, potrzebne wiadomości nie tylko dla dobrego żołnierza, ale niejednokrotnie stawał się również doskonałym dowódcą.

Co do wartości propagandowej sportu lotniczego, to niesłychanie doniosłym jest fakt, że może on oprócz spełnienia zadań, które porucza się obecnie pilotom zawodowym, dać jeszcze jeden moment bardzo ważny.

Widzowie, obserwujący lot pilota sportowego, lub jego osobę wraz z maszyną na lotnisku, naocznie się przekonają, że można się nauczyć latać i latać samodzielnie nie będąc zawodowym wojskowym, czy też zawodowym pilotem, lecz będąc równocześnie lekarzem, inżynierem, przemysłowcem, studentem i t. p.

Czyli drogą tą osiągnie się cenną propagandę nie tylko popierania finansowego lotnictwa, lecz wzbudzać się będzie indywidualne zainteresowanie i aspiracje, które przyczynią się niewątpliwie do rozrostu liczebnego naszego sportu lotniczego i może przysporzą mu jednostek, mogących pozwolić sobie na opłacanie tego kosztownego sportu z własnej szkatuły.

*SZEF LOTNICTWA WOJSKOWEGO*
*P. PUŁK. DYPL. PIL. INŻ. LUDOMIŁ RAYSKI*

## *O LOTNICTWIE SPORTOWEM*

*Opanowanie oceanu powietrznego nad własnym krajem jest jednym z najważniejszych zadań nowoczesnego państwa. Nietylko dla obrony jego granic, ale i dla rozwoju jego ducha.*

*Lotnictwo sportowe i Aerokluby poszczególnych zrzeszeń powinny wypracować w społeczeństwie to poczucie, że człowiek prawdziwie współczesny jest w powietrzu we własnym żywiole.*

*L. Rayski*

Wreszcie trzecia dziedzina znaczenia sportu lotniczego – u nas w zaczątku — ale niemniej ważna.

Lotnictwo sportowe jest drugim czynnikiem, który, obok lotnictwa komunikacyjnego, ma być odbiorcą krajowego przemysłu lotniczego, tak niezbędnego dla państwa na wypadek wojny, a pod którego ciężarami ugina się lotnictwo wojskowe w czasie pokoju.

W dziedzinie tej stan faktyczny jest conajmniej niezadawalniający.

Przemysł lotniczy polski lotnictwem sportowem nie interesuje się. Ani jego organizacją, ani jego potrzebami. Kluby przy fabrykach są wprawdzie już „czemś", ale to „coś" jest wynikiem dążenia po linji najmniejszego oporu.

Przykładem, chyba ujemnym dla przemysłu, jest fakt, że lotnictwu sportowemu w Polsce najlepszą awjonetkę dały nie istniejące fabryki lotnicze, a grupa studentów; pośród instytucyj, subwencjonujących lotnictwo sportowe, fabryk lotniczych nie widzimy.

Omówione powyżej względy są temi elementami, które składają się we wszystkich państwach, a więc i w Polsce, na decyzję ponoszenia przez Rząd lwiej części kosztów istnienia lotnictwa sportowego, otaczania go specjalną opieką i użyczania mu wielostronnych pomocy.

Nasze młodę lotnictwo sportowe ma już swą piękną kartę historji.

Powstało ono normalną i właściwą drogą inicjatywy społecznej, zapoczątkowane przez młode społeczeństwo akademickie. Z chwilą objęcia nad niem pieczy przez czynniki rządowe, nasz sport wymagał już tylko — oprócz pomocy materjałowej i finansowej — drobnych zmian w strukturze organizacyjnej.

Dziś lotnictwo sportowe w Polsce jest gotowe w zupełności do spełnienia swych obowiązków.

Koniecznem jest tylko, by oddający się w Polsce sportowi lotniczemu ludzie zdali sobie wyraźnie sprawę z dwu, może nieprzyjemnych, ale istotnych faktów.

Primo — to konieczność bezwzględnego stosowania się do obowiązujących przepisów.

Secundo — to konieczność ponoszenia różnych i licznych wydatków z chwilą, gdy się chce uprawiać sport lotniczy nie tylko w ramach klubów.

Niezależnie od tego, iż młode nasze ustawodawstwo lotnicze, w swych pierwszych krokach, może tu lub owdzie mieć pewne usterki, należy mu się bezwzględnie posłuszeństwo, choćby tylko dlatego, że brak dyscypliny jest tu bardzo często opłacany kosztem ludzkiego młodego życia. Koniecznem jest zmuszenie niespokojnego nieraz ducha polskiego, nawet wobec nakazów Rzeczypospolitej, do wtłoczenia się w ramy prawa i do zżycia się z tem prawem.

Co do faktu drugiego, to nawiązując do niedawnego wystąpienia w tej sprawie, stwierdzić należy, że niezaprzeczenie posiadadanie własnego, na swój wyłącznie użytek, samolotu jest istotnie luksusem.

Nie potrzeba może „być na to Krezusem", ale trzeba być zamożnym człowiekiem.

O ile słuszną będzie rzeczą domaganie się od Państwa pomocy dla lotniczej organizacji sportowej, o tyle niesłuszną i niewłaściwą rzeczą, przynajmniej w naszych dzisiejszych warunkach, jest domaganie się tej pomocy dla jednostek.

Państwo może popierać sportową organizację samochodową, kolarską, strzelecką i t. p., ale nie może popierać poszczególnych jednostek, oddających się temu, czy innemu sportowi.

Wszelkie opłaty na rzecz Państwa muszą być od takich jednostek pobierane, choćby z tytułu częściowej rekompensaty za świadczenia dla tych, którzy, będąc w trudniejszych warunkach finansowych, korzystają z pomocy tego Państwa w organizacjach zwartych, jakoteż i z tytułu tych uprawnień, z których jednostki te przecież korzystają.

KPT. PIL. DR. TADEUSZ HALEWSKI
Czł. Komisji Lotnictwa Sportowego
z ramienia M. S. Wojsk., prezes A. A. W.

# Pomoc społeczna dla sportu lotniczego zagranicą i u nas

Lotnictwo stało się już dziś „lotnictwem dla wszystkich", pociągając za sobą konieczność opieki ze strony państwa i społeczeństwa. Opieka ta musi opierać się przedewszystkiem na zaufaniu, które, zresztą, sport lotniczy zdobył już sobie we wszystkich krajach. Na tem zaufaniu zbudowano gmach organizacji lotnictwa sportowego z odrębną już polityką.

Najważniejszym punktem programu w polityce lotniczej w ogólności jest równomierny i stały rozwój sportu lotniczego. Rozwój ten związany jest z systemem pomocy, jaką państwo lub społeczeństwo dać może sportowi.

Nie będę szeroko kreślił historycznego rozwoju systemu tej pomocy, lecz odrazu podam, jak ona przedstawia się w poszczególnych krajach.

W Anglji, gdy jeszcze sport lotniczy nie opierał się na pierwszorzędnie zorganizowanych klubach, państwo starało się przez Ministerstwo Lotnictwa stworzyć ośrodki silne i stałe. Od 1925 r. wspomagano tam sport lotniczy w następujący sposób: zgłaszające się do Ministerstwa Lotnictwa grono osób, chcące uprawiać sport lotniczy, otrzymywało, po spełnieniu odpowiednich warunków, przez dwa pierwsze lata subwencję rządową w wysokości 1.000 funtów szterlingów oraz dwa samoloty sportowe (obranego typu). Ten system trwał do roku 1928, w którym to czasie, wobec powiększenia się ilości klubów i dążności do zwiększenia liczby pilotów, zmieniono go na premjowy, dając 50 funtów za każdy wydany w klubie dyplom pilota, oraz 30 szylingów za każdą godzinę lotu pilota dyplomowanego. Ogólna suma za te godziny nie mogła w latach 1928—1929 przekroczyć 2.000 funtów rocznie. Należy zauważyć, że kluby nie miały zamkniętego dostępu do funduszów prywatnych. Do takich funduszów należą subwencje miast, gmin, hrabstw, fabryk, poszczególnych osób i t.p. O ogólnej wysokości subwencji miast, hrabstw i t.p. trudno coś powiedzieć, wiadomem jest jednak, że np. miasto Manchester w 1928 r. wydało 50.000 funt. szterl. na cele sportu lotniczego.

Obecnie ważną jest również pomoc, udzielana sportowi przez państwo za pośrednictwem t. zw. Flying Service oraz przemysłu. Państwo (od 1929 r.) wydawać będzie w formie pożyczki fabrykom lotniczym 300.000 funt. szt. rocznie na samoloty sportowe, które mają być dostarczone klubom i prywatnym właścicielom na kredyt. Nadto państwo wydatnie subwencjonuje Flying Service jako wypożyczalnię samolotów (aerotaxi). Subwencja dla prywatnych właścicieli ze średniej klasy wyraża się w pożyczce maximum 4-letniej, przyczem państwo bierze udział w części spłaty. Wytwórnie, aby nie tracić na udzielanym kredycie przez 3 lata, otrzymywać będą stałą pożyczkę ponad 300.000 funt. szt. w ogólnej sumie rocznie. Suma ta ma pójść na konstrukcję nowych typów sportowych samolotów. Kluby w spłatach otrzymują większe ulgi niż jednostki, przyczem Ministerstwo Lotnictwa partycypuje w kosztach samolotu od 1/4 do 1/2. Spłaty klubowe są tylko do dwóch lat.

W 1929 r. książę Walji, sam oddający się sportowi lotniczemu, miał zbadać osobiście niedomagania sportu i przewidzieć pewną nową formę pomocy, szczególnie dla prywatnych właścicieli.

Nic też dziwnego, że ilość prywatnych samolotów (Light Plane Clubs, Flying Service i inne kluby, oraz poszczególni właściciele, wytwórnie i t.p.) dosięga w Wielkiej Brytanji 1.200, przyczem kobiet pilotek jest 113 (a 300 jeszcze szkoli się).

Australja posiada ponad 200 samolotów prywatnych, inne kolonje angielskie — drugie tyle.

Italja. Tu rząd oraz przemysł okazały również bardzo wybitną pomoc. Szkolenie, uskuteczniane w centrach lotniczo-sportowych, odbywa się na koszt państwa. Szkolą się głównie akademicy. Po uzyskaniu dyplomu, każdy pilot sportowy otrzymuje 1000 lirów oraz zapewnienie treningu. Centra otrzymują na szkolenie jednego pilota 1.500 lirów, poza sprzętem i materjałami pędnemi.

Centrów sportowo-lotniczych jest obecnie 8 (wraz z dwoma szybowcowemi). Centrum obliczone jest na 20 — 35 uczniów rocznie. Mussolini, przekonawszy się w ubiegłym roku, po krajowym konkursie awjonetek fabrycznych, o wysokim poziomie sportu lotniczego Italji, zadecydował subwencjonować budowę 200 awjonetek trzech typów. Połowę tej ilości mają otrzymać (w końcu marca r. b.) oficerowie lotnictwa oraz funkcjonarjusze cywilni lotnictwa dla wykonywania turystyki, a zarazem jej propagandy. Samoloty te mają być spłacane ratami, przyczem cena ich waha się w granicach 2 — 5 tys. lirów zaledwie. Druga połowa samolotów ma być oddana w miesiącach wiosennych b. r. do użytku pilotów rezerwy, dla tych samych zadań (cena około 5—8.000 lirów).

Budżet na lotnictwo sportowe oraz popieranie przemysłu lotniczego, mającego na celu współpracę z lotnictwem sportowem, wynosi w Italji 8—10 miljonów lirów rocznie, poza udzielanemi materjałami pędnemi na lotniskach, hangarowaniem samolotów, używaniem lotnisk i t.p. Przemysł lotniczy wykonuje stałe olbrzymią pracę dla sportu i turystyki, usiłując utrzymać wysoki poziom Italji w sporcie lotniczym, oraz konkurować swoim sprzętem na rynkach zagranicznych.

Stany Zjednoczone Ameryki Półn. Kraj bussines'u nie potrzebuje się martwić o subwencje na rozwój lotnictwa sportowego i turystycznego. Przemysł sam zrozumiał, że po samochodzie, który już dawno nie jest przedmiotem zbytku, ale środkiem koniecznym do powszedniego użytku, przyjść musi kolej na samolot. Zjawiła się odrazu cała masa różnych typów samolotów sportowych po cenach minimalnych tak, że samolot stał się dostępnym dla wszystkich. Wytwórnie dają przytem długoterminowe kredyty. Ford w 1928 r. wydał około 300 tysięcy dolarów na opracowanie kilku typów samolotów sportowo-tury-

stycznych „Stouta", które natychmiast po wyjściu z warsztatów znalazły licznych nabywców. W 1929 r., z powodu olbrzymiego zapotrzebowania, zmuszone były Stany Zjednoczone zamówić 1800 silników małej mocy w Europie (600 Salmsonów, 600 Walterów, 200 Cirrus-Mark II, 400 Gipsy i inne w drobnej ilości). Ceny samolotów sportowych w Stanach Zjednoczonych zaczynają się od 680 dolarów (6.000 zł.), a dochodzą do 90.000 dolarów (komfortowe).

Niemcy. Chcąc omówić niemiecki system pomocy dla lotnictwa sportowego, musiałoby się bardzo szeroko i rozwlekle opisać cały rozwój lotnictwa i panujące metody w polityce lotniczej Niemiec. Ograniczymy się do stwierdzenia, że lotnictwo powstało tam wysiłkiem całego narodu i dlatego nikt w tym kraju nie zapomina o sporcie lotniczym (lotnictwa wojskowego Niemcy nie posiadają). Budżet Rzeszy jest tylko skromną częścią obrazu tego, jakie sumy płyną na sport lotniczy, gdyż lwią część ciężaru finansowania ponoszą państwa Rzeszy, miasta, samorządy i osoby prywatne.

Podam dla zrozumienia tego tylko pozycje z budżetu 1929/30 na sport lotniczy:

W poz. 2 (wydatki, związane z technicznemi i ogólnemi zagadnieniami lotniczemi) punkt f) przewiduje na wystawy, zawody i inne konkursy lotnicze 358 tys. mk..

W innych pozycjach lotnictwo sportowe ma następujące sumy:

d) z ogólnej kwoty 7 794 tys. na przemysł, na budowę samolotów sportowych (dla wytwórni, budujących takie płatowce) przeznacza się 1.800 tys. mk.,

na rozwój konstrukcji płatowców, silników, przyrządów pokładowych i t. p. odpowiednio wydzielona suma dla lotnictwa sportowego wyraża się liczbą 700 tys. mk.,

w poz. 12 mamy na popieranie związków lotniczych 90 tys. mk.,

w poz. 13 na zawody sportowe i związki lotnicze szkół wyższych i technicznych 390 tys. mk.,

na balony kuliste 30 tys. mk.,

na specjalne wydatki w interesie państwa (p. w. lotn.) 200 tys. mk.

Z innych pozycyj i działów należy doliczyć na sport lotniczy (łącznie z przemysłem) 2.800 tys. mk.

Razem więc około 6.363 tys. mk.

Są to pozycje oficjalne budżetu lotnictwa niemieckiego, jednak nie całkowicie i dokładnie ujęte, gdyż pewne pozycje na popieranie prac młodzieży na polu lotnictwa oraz na doświadczenia naukowe w zakresie lotnictwa, przewiduje także Ministerstwo Oświaty, w porozumieniu z Ministerstwem Przemysłu i Handlu, w swoich budżetach. Sumy te wynoszą rocznie około 450 do 550 tysięcy marek. Budżet państwowy niemiecki zatem popiera sport lotniczy ogólną sumą około $6^1/_2$ do 7 miljonów mk. rocznie. Drugą taką samą sumę dają państwa Rzeszy, samorządy, przemysł etc. Dla przykładu podaję, że sama gmina miasta Berlina wydaje na kluby lotnicze 150.000 marek rocznie, a Stuttgart kwotę 350.000 marek na lotnictwo sportowe. Niema większego miasteczka, a nawet wsi, którąby nie złożyła pewnej daniny na sport lotniczy lub wogóle lotnictwo.

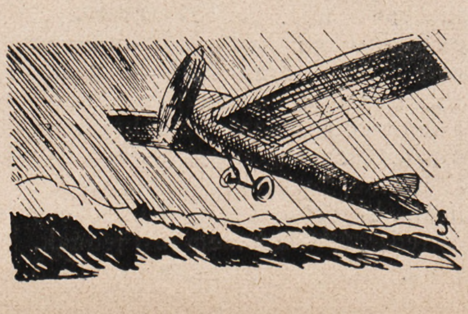
Innych państw europejskich nie omawiam, ograniczając się do stwierdzenia, że we wszystkich krajach istnieje pewien system pomocy dla sportu lotniczego. Pomoc ta udzielana jest bezpośrednio klubom lub przemysłowi lotniczemu, mającemu dostarczać ogółowi tanie awjonetki.

Uczyniwszy, dość pobieżny zresztą, przegląd pomocy u obcych, pozwalam sobie w krótkości uzupełnić go warunkami, na których wyrósł sport lotniczy w Polsce. Dążności jednostek, skupiające się wokół idei lotnictwa sportowego, istniały dość dawno, jednak do realnego istnienia i faktycznego stworzenia sportu lotniczego pobudziły naprawdę społeczeństwo dopiero Aerokluby Akademickie. Podjęta próba młodych sił wypadła z wynikiem dodatnim. Dwa Aerokluby Akademickie — Warszawski i Krakowski — w momencie powstawania nie zastały pieniężnych środków; jedynie dano im sprzęt, by przy pomocy niego zdobyć kredyt zaufania od swych opiekunów. Najlepiej o wartości naszego sportu lotniczego zorjentowano się w Zarządzie Głównym L. O. P. P., w Departamencie Aeronautyki M. S. Wojsk. i w Wydziale Lotnictwa Cywilnego M. K. Muszę podnieść, że gdy przed dowodami prac, złożonemi przez przyszłych adeptów lotnictwa, stały kasy i kieszenie zamknięte, — w miarę wyczynów środki z każdym dniem potężniały.

Gdy zechcemy porównać lata 1928 i 1929, to stwierdzimy, że pomoc materjalna nietylko powiększała się, lecz także ustalała. W 1928 r. pomoc udzielona lotnictwu sportowemu da się obliczyć w przybliżeniu na 150.000 zł., a w 1929 r. ta suma, po obliczeniu pomocy w samolotach, środkach pędnych, pieniądzach i t. p., grubo przewyższa 1/2 miljona zł. W 1930 roku troska o fundusze dla sportu lotniczego została złożona na barki międzyministerjalnego organu, powołanego przez p. ministra komunikacji przy A. R. P. — na Komisję Lotnictwa Sportowego. Budżet opracowany przez tę Komisję na rok 1930/31, wykazuje w gotówce około 500.000 zł., nie wliczając pomocy w naturze (samoloty szkolne, materjały pędne, używanie lotnisk, hangarów i t. p.). Z przykrością jednak stwierdzić musimy, że aczkolwiek w szeregach, popierających sport lotniczy, zauważyć możemy władze państwowe (Departament Aeronautyki Min. Spr. Wojsk., Min. Kom., Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego) oraz organizację społeczną — L. O. P. P., — brak dotąd samorządów i przemysłu.

W całym naszym systemie pomocy panuje obecnie popieranie grup, któremi są kluby. Ze względu na brak środków, tymczasowo nie przewiduje się pomocy indywidualnej dla jednostek. Komisja Lotnictwa Sportowego spodziewa się rozwiązać i to zagadnienie, po osiągnięciu pewnej stałości swego budżetu i odrębnych pozycyj na ten cel.

Na załatwienie tego wpłynie zrozumienie w naszem społeczeństwie zadań sportu lotniczego. Podkreślić wypada na pierwszem miejscu konieczność udziału w tej akcji miast i samorządów. Rzucone zagranicą hasło „Lotnictwo dla wszystkich" musi znaleźć i u nas odpowiedni odźwięk, byśmy, jako naród o mocarstwowem znaczeniu, mogli kroczyć wśród innych w należnym nam szeregu.



*P. PPŁK. OBSERW. INŻ. CZESŁAW FILIPOWICZ,*
*SZEF LOTNICTWA CYWILNEGO*

## *DO KLUBÓW I O KLUBACH*

*Nasze lotnictwo sportowe, zapoczątkowane przez Akademickie Aerokluby, ma już swą kartę w historji lotnictwa cywilnego w Polsce, stwierdzającą jego zasługi.*

*Fakt ten skłania władze państwowe i organizacje społeczne do popierania tego lotnictwa i dowodzi konieczności dalszego, gorącego zajęcia się niem tak w kierunku umożliwienia treningu i szkolenia, jak i pogłębiania i udoskonalenia prac konstruktorskich w zakresie budowy lekkich samolotów.*

*Młodym pionierom lotnictwa sportowego należy życzyć, by nie ustawali w pracy — niejednokrotnie trudnej i napotykającej wiele przeszkód — i aby każdy rok dawał nowe realne dowody ich żywotności organizacyjnej i technicznej.*

*Wydział Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji w dalszym ciągu będzie otaczać opieką i pomocą młode organizacje lotnictwa sportowego, bacząc jednak z urzędu, by działalność tego lotnictwa szła po linji interesów całokształtu lotnictwa polskiego i przynosiła korzyści Państwu.*

*Inż. Cz. Filipowicz.*

WŁADYSŁAW BALIŃSKI
Dyrektor Zarządu Gł. L. O. P. P.

# L. O. P. P. a sport lotniczy

Wśród celów Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, wymienionych w jej statucie, znajduje się punkt o popieraniu sportu lotniczego. Zgodnie z tem, Liga zajmuje się sprawami sportu lotniczego niemal od chwili swego powstania.

L.O.P.P. brała wybitny udział w tworzeniu tego sportu i była pierwszą jego opiekunką. Toteż w jej stosunku doń dawał się często dostrzec pewien sentyment. Wystąpił on z siłą szczególną w pamiętnych okresach: przygotowań do pierwszego konkursu awjonetek, a później — podczas debat, jakie toczyły się pomiędzy organizacjami sportowemi i kilku instytucjami państwowemi, mającemi nadal wspólnemi siłami popierać sport lotniczy, debat, które miały bardzo zaważyć na dalszym losie sportu.

Zdając sobie sprawę, że lotnictwo nasze rozwijać się powinno we wszystkich kierunkach i widząc, że wysiłek władz państwowych skierowany jest ku rozwojowi lotnictwa wojskowego i komunikacyjnego, L.O.P.P., w dziale twórczości lotniczej, swój największy wysiłek zwróciła ku lotnictwu sportowemu.

Temu kierunkowi prac Ligi sprzyjała również świadomość jej Zarządu Gł., że sport powietrzny przyczynić się musi wydatnie do wytworzenia w naszym narodzie „zmysłu powietrza".

Liga zaczęła więc popierać budowę prototypów awjonetek. Te prace jej, rozpoczęte w 1926 r. i poprowadzone odrazu z dużą energją, przyspieszyły narodziny polskiego sportu lotniczego.

Gdy powstał pierwszy klub sportowy — Aeroklub Akademicki w Warszawie — L.O.P.P. bez namysłu postanowiła przyjść mu z pomocą. Skromne to były sumy, ale brak funduszów na sport lotniczy dał się naprawdę odczuć bardzo dotkliwie, gdy wkrótce tu i tam powstawać zaczęły nowe aerokluby akademickie, a za nimi inne.

A jednak, chociaż trzeba było oglądać się za pieniądzem, płatowcami, benzyną i t. d., w prasowym organie urzędowym L.O.P.P. wtedy właśnie ukazywały się artykuły, uzasadniające konieczność jaknajwiększej popularyzacji sportu lotniczego i precyzujące liczne a niezbędne warunki dla rozwoju tego sportu. Niektóre tezy, wysunięte tam, zostały już zrealizowane. Ów okres, mimo zmartwień, przeżywanych przez młodych pionierów naszego aerosportu, był okresem radosnym, bo w nowym dziale naszego lotnictwa powstał ruch silny, którego niktby się nie poważył zatrzymać. Niesprzyjające okoliczności, albo nieostrożne lub nieumiejętne posunięcia, mogłyby tenże conajwyżej nieco zwolnić.

Gdy przed aeroklubami stanęły poważne zagadnienia organizacyjne, związane ściśle ze sprawami pieniężnemi, L.O.P.P. brała czynny udział w rozwiązywaniu ich. Obdarzona tytułem protektorki Aeroklubów Akademickich, Liga traktowała kwestje sportu lotniczego z dużym liberalizmem, jak zresztą przystało protektorce.

Liga nie potrzebowała wychodzić z założeń praktycznych na bliższą metę i pragnęła usunąć wszystko, co mogłoby hamować sportowy pęd i gasić ogień, który sama rozpalała.

Trudno było pogodzić dążenie ku jaknajwiększej popularyzacji sportu lotniczego z kalkulowanym na bliższą metę pożytkiem, którego domagały się i domagać się widocznie musiały instytucje państwowe, udzielające poparcia sportowi z nader szczupłych funduszów państwowych, przeznaczonych na lotnictwo. A sport lotniczy jest tak kosztowny, że bez subwencyj państwowych nie może się rozwijać. Sam ofiarny grosz publiczny, wpływający do kas L.O.P.P., nie dałby aeroklubom możności zaspokojenia bieżących potrzeb, nie mówiąc o stworzeniu trwałych podstaw dla rozwoju nawet ówczesnych placówek sportu, mniej licznych aniżeli dziś.

Obecnie L.O.P.P. wchodzi w skład Komisji Lotnictwa Sportowego, centralnego organu, koordynującego akcję popierania sportu przez szereg organizacyj. Ma tam 1 delegata na ogólną liczbę 7.

Popieranie sportu przez Ligę nie wyczerpuje się atoli tym udziałem i subwencjonowaniem aeroklubów. Z rozwojem powietrznego sportu wiąże się wiele innych prac L.O.P.P.: wspomniana wyżej twórczość, w której dominuje popieranie prac nad stworzeniem polskich

typów awjonetek, a następnie — silników małej mocy.

Urządzanie konkursów awjonetek, pierwotnie o charakterze wyłącznie zawodów konstruktorów, dlatego właśnie, aby jaknajskuteczniej i jaknajprędzej osiągnąć ich wielki cel końcowy — otrzymać doskonały typ polskiego samolotu sportowego. Ale, gdy wysiłki te dały już poważne wyniki, Liga, służąc doniosłej sprawie i pozbawiona nie licujących z jej powagą ambicji, nie zawahała się zaproponować Aeroklubowi Rzeczypospolitej przyjęcia pod swój znak następnych jej konkursów, w których element zawodów konstruktorów kojarzy się już z zawodami sportowców.

Liga ponosi koszty urządzenia konkursów awjonetek i wyznacza wysokie nagrody. Suma łączna jej nagród podwyższona została na III konkurs tegoroczny do 30.000 zł. Poza pomocą pieniężną, L.O.P.P. zaopatrzyła naszych konstruktorów i kluby sportowe w kilkanaście silników, których brak i wysoka cena były wielkim hamulcem rozwoju dziedziny, o której mowa.

Dalej L.O.P.P. doprowadziła do porozumienia czynników, zainteresowanych w przysporzeniu Polsce aparatów słabosilnikowych różnych kategoryj. Stąd pochodzi m. innemi podział awjonetek w III-im konkursie na dwie grupy.

Do popierania sportu odnieść wypada subwencjonowanie kilku raidów, licznych zawodów lotniczych, jak również znaczną część akcji, figurującej w programie Ligi pod nazwą „popieranie prac młodzieży".

Nie zapominajmy wreszcie o propagandzie lotnictwa sportowego, którą prowadzi L.O.P.P. Liga jest wydawcą „Młodego Lotnika". Referat prasowy Zarz. Gł. w pismach, a jego referat propagandowy przez radjo — podają stale wiadomości sportowe. Broszury Ligi, jak np. pogadanka dla młodzieży Umińskiego o sporcie lotniczym, w którą Liga zaopatruje wszystkie bibljoteki szkolne, albumiki dla dzieci z przygodami naszych małych sportowców lotniczych i t. p. są świadectwem nie tylko troski o zainteresowanie najmłodszych lotnictwem, ale w szczególności, i to świadomie, — sportem lotniczym. W programie prac dla kół szkolnych L.O.P.P. sport lotniczy zajmuje dobre miejsce. Prace modelarni i konkursy modeli latających są w dużej mierze prowadzone pod hasłem zainteresowania sportem. Wreszcie, gdy mowa o propagandzie, zasługuje na podkreślenie decyzja wielu placówek Ligi skasowania swych eskadr, przekazania sprzętu swego aeroklubom, pozostawienia im tego środka propagandy. Nikt wszak nie uwierzyłby, że Liga przestała ufać skuteczności tej postaci propagandy — przeciwnie; ale w takim razie jest to dowodem wiary Ligi, że kluby lotnicze potrafią już to zrobić nie gorzej od L.O.P.P.

Starania Ligi o rozwój sportu znajdowały stale wyraz w stanowisku jej delegatów podczas konferencyj, na których rozważane były projekty rozporządzeń wykonawczych do ustawy lotniczej.

Czytelników czasopisma, poświęconego sportowi lotniczemu, z pewnością zainteresuje i przekona o aktualnym stosunku Ligi do sportu lotniczego również fakt następujący:

L.O.P.P., która posiada w swym budżecie 1930 r. na sport lotniczy zł. 90.000 (poza pozycjami innemi, mającemi ścisły związek z rozwojem sportu), wyasygnowała już w b. r. na sport zł. 45.000. Jest to, przedewszystkiem, największy z tegorocznych wydatków Zarządu Gł. Ligi, a rok ten rozpoczął Zarząd Główny bardzo szczupłemi zasobami pieniężnemi. Ten wydatek stanowi 50% sumy preliminowanej na sport. Taki pośpiech pozwala mniemać, że jeśli nadzieje nie zawiodą i dopływ pieniędzy będzie wystarczający, sport lotniczy otrzyma od Ligi całą kwotę, jaką zamierzał mu dać jej Zarząd Główny, składając swój budżet do zatwierdzenia Ogólnemu Zgromadzeniu. Lecz to nie wszystko. Następny pod względem wysokości tegoroczny wydatek Zarządu Głównego L.O.P.P. stanowi kwota 32.000 zł., wypłacona jako część należności, za silniki do awjonetek, budowanych na najbliższy konkurs.

Wszystko wyżej powiedziane dość wyraźnie świadczy nietylko o wielkiem zainteresowaniu, okazywanem przez Ligę powietrznemu sportowi. Liga jest sprzymierzeńcem organizacyj sportowych i troskliwą opiekunką sportu lotniczego.

---

INŻ. ZBIGNIEW ARND
Sekretarz Zrzeszenia Przemysłowców Lotniczych

# Przemysł a sport lotniczy

Celem każdego przemysłu, a tem samem i lotniczego, jest, oczywiście, jaknajszerszy zbyt wytwarzanych przez niego przedmiotów.

Zasadniczym znów warunkiem istnienia tego zbytu jest popyt na dany przedmiot. Wszelkie zjawiska w życiu społecznem, mnożące popyt na wyroby przemysłowe, lub stwarzające nowe możliwości produkcyjne dla przemysłu, są dlań zawsze niezmiernie sympatyczne i godne poparcia. Istnienie i rozwój sportu lotniczego w Polsce jest takiem właśnie zjawiskiem.

Jeżeli zwiększenie pojemności rynku zbytu dla każdej, nawet najbardziej prosperującej gałęzi przemysłu jest zawsze najważniejszem jej dążeniem, to cóż dopiero dla naszego przemysłu lotniczego, którego obszar zbytu jest tak bardzo ograniczony i którego przygotowanie produkcyjne jedynie w części tylko wyzyskane.

Szybki rozwój sportu lotniczego, otwierającego ludziom oczy na praktyczną użyteczność samolotu, powinien w dużej mierze przyczynić się do stworzenia tej zdrowej podstawy egzystencji i rentowności przemysłu lotniczego, jaką jest zawsze oparcie o szeroki rynek prywatny.

Oblicze tego przemysłu jest dzisiaj ciągle jeszcze zwrócone w stronę Państwa, które, ze względu na swoją obronę, bez tego przemysłu obejść się nie może, a dla zapewnienia mu zdrowego bytu nie posiada dostatecznych środków.

Sport lotniczy siłą rzeczy pracuje nad polepszeniem tej niełatwej sytuacji przemysłu i dlatego ma po swojej stronie wszystkie jego sympatje. Dowodem tego jest sta-

ła pomoc techniczna i materjałowa, udzielana od szeregu lat przez nasze wytwórnie wszystkim zgłaszającym się młodym konstruktorom i organizacjom lotniczym. Przy tej pomocy powstał już nie jeden prototyp awjonetki.

Jeżeli przemysł nasz w swych początkach nie poświęcał wiele uwagi temu typowi samolotu, samolotu lekkiego, to dlatego, że z jednej strony pochłonięty był w znacznym stopniu tworzeniem polskich samolotów wojskowych na zamówienie Państwa, swego jedynego klijenta, z drugiej zaś, że sport lotniczy — odbiorca na samoloty lekkie, wykluł się znacznie później.

Dzisiaj rzeczy mają się inaczej. Szybki rozwój aeroklubów i skuteczna ich praca zwraca na siebie uwagę przemysłu lotniczego i to tembardziej, im mocniejsze są dążenia do ujęcia prądu sportowego w pewien nurt organizacyjny. Należy się bowiem spodziewać, że jednym z dodatnich przejawów organicacji sportu lotniczego będzie dążenie do produkcji seryjnej samolotów słabosilnikowych w/g typów najcelniejszych, zamiast popierania produkcji zbyt wielkiej ilości prototypów o mniej więcej jednakowych i mało wybitnych własnościach. Popieranie takiej właśnie twórczości niezorganizowanej miało swoją rację w okresie kiełkowania polskiego samolotu słabosilnikowego, dzisiaj natomiast, wobec wyraźnego krystalizowania się polskiej myśli konstrukcyjnej, opartej na studjach i badaniach naukowych, główny wysiłek finansowy winien się ujawnić w popieraniu tej właśnie naukowej twórczości konstrukcyjnej, oraz umożliwionej przez nią produkcji seryjnej. Oczywiście tą jedynie drogą będziemy mogli dać polskiemu odbiorcy prywatnemu samolot dobry i tani, tą też drogą przysporzymy pracy polskiemu przemysłowi lotniczemu, tak niezbędnej dla ugruntowania jego bytu i zapewnienia mu postępu.

Kto będzie tym polskim odbiorcą prywatnym na samoloty słabosilnikowe? Przedewszystkiem sport, a dalej ewentualnie przemysł i handel.

Odbiorca — sportowiec, nabywając swój samolot, zaspokaja swoje pragnienie. Odbiorca — przemysłowiec lub handlowiec natomiast szuka w tym wypadku zaspokojenia swej potrzeby. Przy dzisiejszym rozwoju konstrukcyj płatowcowych, bez porównania łatwiejszem jest zaspokojenie sportowca, niż potrzeby człowieka interesu. Dlatego też produkcja seryjna samolotu sportowego winna zająć miejsce w programie wytwórczości samolotów słabosilnikowych dla klijenteli prywatnej.

Rozpowszechnienie samolotu wśród naszych ludzi interesu wydaje się być więcej oddalone. Najtańszy w cenie i w użyciu samolot nie zastąpi dziś samochodu, docierającego znacznie bliżej do miejsca przeznaczenia, tak jak samochód pod tym względem nie zastąpi nam nigdy naszych własnych nóg. Przykład Stanów Zjednoczonych A. P., gdzie liczba prywatnych właścicieli samolotów sięga dzisiaj już kilku tysięcy, nie może być przykładem dla nas, żyjących w odmiennych warunkach. Te kilka tysięcy właścicieli amerykańskich ilustruje nietylko znaczny rozwój ich zmysłu lotniczego, ale przedewszystkiem zamożność sportowców, następnie znaną rozległość snobizmu amerykańskiego i wreszcie rzeczywistą potrzebę szybkiej komunikacji na dalekich przestrzeniach, dzielących liczne zakłady przemysłowe, związane ze sobą gęstą siecią interesów. Żadna z tych trzech kategoryj nabywczych u nas prawie nie istnieje.

Już we Francji, do której warunkami więcej jesteśmy zbliżeni, apel do używania samolotu przez zakłady przemysłowe, handlowe, banki, izby przemysłowo-handlowe i t. p. nie wywołuje właściwego echa. Na trzy tysiące zapytań, rozesłanych do tych instytucyj przez aeroklub francuski, która to akcja miała na celu umożliwienie seryjnej budowy samolotów lekkich, zaledwie 72 odpowiedzi głosiły zasadniczą zgodę na nabycie seryjnej awjonetki, o ile ona odpowie praktycznym wymaganiom.

A jakież są te wymagania? Bezpieczeństwo w locie, łatwość pilotowania, możność krótkiego startu, mała szybkość lądowania na dowolnym kawałku pola, szybkość i taniość wyszkolenia, wreszcie niska cena i mały koszt eksploatacji. Jeżeli te warunki będą osiągnięte, to ludzie interesu we Francji nabędą 72 awjonetki. Nie będziemy szukali polskiego odpowiednika tej cyfry.

A więc narazie jedynie świat sportu lotniczego wydaje się być poważnym klijentem produkcji seryjnej samolotów lekkich na rynku prywatnym. Świat ten powinienby wciągnąć w orbitę swej akcji te zamożniejsze sfery ziemiańskie, które, ze względu na znaczne ich oddalenie od centrów życia światowego i ekonomicznego, przy braku dogodnej komunikacji, mogą stanowić element podatny dla propagandy lotniczej.

Roczne zapotrzebowanie aeroklubów można narazie określić na około 30 sztuk samolotów. W naszych stosunkach wytwórczych stanowi to już poważną serję płatowców nawet dla dwu wytwórni, a należy się spodziewać, że dalszy rozrost sportu cyfrę tę pomnoży. Winno się przytem unikać zbytniego rozdrabniania tych seryj, bowiem i taniość samolotu i jego odrobienie techniczne mogłoby na tem ucierpieć.

Produkcja seryjna samolotów lekkich nie odbiega w niczem od produkcji samolotów innych typów i skutkiem tego nie stwarza konieczności budowy w tym celu specjalnej wytwórni. Wytwórnie nasze, mające dziś już tradycję i dobrą sławę swej pracy, mające odpowiednie nowoczesne wyposażenie techniczne, oraz wypróbowaną organizację produkcji seryjnej, odpowiedzą tu całkowicie zadaniu, bez potrzeby inwestowania nowych kapitałów.

Te ostatnie, jeżeli są w rozporządzeniu czynników, kierujących rozwojem sportu lotniczego, mogłyby być raczej użyte na zorganizowanie taniego kredytu, ułatwiającego nabywanie awjonetek seryjnych, jeżeli już proste subwencjonowanie nabywców nie dałoby się osiągnąć. Ten tani kredyt wszędzie, a w naszych warunkach w szczególności, byłby głównym motorem rozwoju sportu lotniczego. Przykładem Anglji, przykładem Italji winniśmy dotrzeć do odpowiednich czynników i instytucyj, by stworzyć fundusz kredytowy dla sprzedaży awjonetek seryjnych.

Mając tak zdolnych i z umiłowaniem przedmiotu pracujących młodych konstruktorów awjonetek, bogatych w znakomite wyniki, mając dostateczną ilość doświadczonych w seryjnej produkcji wytwórni, mogących z nadmiarem pokryć zapotrzebowanie polskiego lotnictwa i tworząc specjalny fundusz kredytowy dla produkcji seryjnej awjonetek, możemy być pewni, że rozwój sportu lotniczego potoczy się szybko po właściwej drodze.

JERZY OSIŃSKI
Sekretarz Zrzeszenia Klubów Lotniczych
Prezes Zarządu Głównego A. A.

# Geneza i organizacja klubów lotniczych w Polsce

Sport lotniczy narodził się w Polsce niemal równocześnie z pierwszemi formacjami wojsk lotniczych, w których przez dłuższy czas był wyłącznie uprawiany. Piloci wyszkoleni w wojsku byli jeszcze doniedawna jedynymi w Polsce lotnikami i oni tylko reprezentowali „ludzi powietrza". W roku 1919 grono ich powołało do życia Aeroklub Polski jednak— zapewne wskutek niedostatecznego zainteresowania społeczeństwa — organizacja ta szybko swój żywot zakończyła.

Do roku 1923 mieliśmy kilka imprez o charakterze sportowo-lotniczym, w następnych latach, w których A.P. już nie funkcjonował, byliśmy świadkami kilku poważnych raidów oraz pierwszych sukcesów polskich lotników na terenie zagranicy. Były to jednak imprezy (niewątpliwie bardzo poważne, mające duże znaczenie) na płatowcach wojskowych, z udziałem tylko lotników wojskowych, organizowane przez wojsko, które — jak to wspomnieliśmy — reprezentując wyłącznie lotnictwo polskie, starało się i w dziedzinie sportu lotniczego polskie walory światu pokazać.

Z chwilą powstania L. O. P. P. stosunki się nieco zmieniają. Liga, mając za jeden ze swoich celów popieranie sportu lotniczego, wspomaga pojedyńcze, jeszcze podówczas nieśmiałe usiłowania poszczególnych osób i stowarzyszeń i sama, przedewszystkiem przez organizowanie konkursów awjonetek, do pracy w dziedzinie sportu lotniczego bezpośrednio pobudza. Z pośród imprez, organizowanych z pomocą Ligi, jeśli chodzi o okres pierwszych lat, na szczególne podkreślenie zasługują dwa konkursy szybowców, z których drugi, w Gdyni w r. 1925, zorganizował ruchliwy podówczas Związek Lotników Polskich w Poznaniu. Wszelkie poważniejsze zadania uniemożliwia jednak brak odpowiedniej organizacji. Nie było promotora sportu lotniczego. Żadne z istniejących stowarzyszeń nie zdołało skupić większej ilości pracowników i zyskać dla lotnictwa sportowego należytego zrozumienia i poparcia. Zresztą, trzeba przyznać, były to czasy, w których zagadnienie sportu lotniczego musiało ustąpić miejsca wielu innym, ważniejszym kwestjom lotniczym.

Sytuacja zmieniła się radykalnie w r. 1927. Pod wpływem stale wzrastającego w społeczeństwie zainteresowania lotnictwem, władze, wspólnie z L. O. P. P., wskrzeszają działalność Aeroklubu Rzeczypospolitej. Równocześnie żywiołowy pęd do lotnictwa, objawiający się wśród akademików, których nie mogły pomieścić w swych ramach ani L. O. P. P., ani powstający głównie dla reprezentacji A. R. P., dał nam pierwszą aktywną placówkę sportu lotniczego — Aeroklub Akademicki w Warszawie.

Data powstania A. A. W. — 19.X.1927 — otwiera właściwe dzieje lotnictwa sportowego w Polsce, gdyż dopiero od tej chwili uprawianie sportu lotniczego u nas stało się dostępne dla szerszego ogółu.

Hasło „Akademicy, na lotnisko!" poprzedziły — jak zaznaczyliśmy — pierwsze imprezy lotnicze i szerzona na wielu frontach przez L. O. P. P. propaganda. Temu właśnie należy zawdzięczać ostre tempo, jakie przyjmowały powstające kluby. Iskra trafiła na przygotowany lont. Organizatorzy pierwszego klubu lotniczego postawili sobie odrazu za główny cel szkolenie. Te szerokie plany usprawiedliwiały dwa powody: przywilej młodości mierzenia sił na zamiary i drugi, bardziej realny, to okoliczność przekazania w tym czasie Lidze przez wojsko starych, wycofanych ze szkół wojskowych, Caudronów. Chciwa lotu brać akademicka rzuciła się, rzecz prosta, na tę „druciarnię". L. O. P. P., doceniając jej zapał i snać orjentując się już wtedy w rozmiarach podejmowanej pracy, oddała nietylko samoloty, lecz również przyznała subsydjum, dzięki któremu można było samoloty wyremontować i rozpocząć na nich szkolenie. Z ufnością do zamierzeń akademików odniosły się również władze państwowe, przedewszystkiem szef lotnictwa wojskowego, p. pułk. Rayski, który od samego początku powstania klubu osobiście opiekował się nim i — w miarę możności — udzielał mu pomocy wojskowej.

Wkrótce po powstaniu A. A. w Warszawie stanął do apelu Kraków. Przy udziale A. A. W., kpt. Halewski zorganizował drugi Aeroklub Akademicki. Tu wojsko pociągnęło akademików.

Trzeci A. A., we Lwowie, miał genezę podobną do A. A. W. Zorganizowali go akademicy, z p. Grzeszczykiem na czele, mając grunt przygotowany przez długoletnią działalność Związku Awiatycznego stud. Politechniki Lwowskiej.

A. A. w Poznaniu stworzyli akademicy (p. Rosiński) wspólnie z wojskiem, które wydatnie poparło pierwsze usiłowania młodych organizatorów.

Powstałe znacznie później, bo w roku zeszłym, dwa ostatnie Aerokluby Akademickie — w Wilnie i Gdańsku—są owocem starań i wykładnikiem zainteresowań akademików — w 100 procentach.

Po akademikach odezwali się pracownicy naszych wytwórni lotniczych, którym zawdzięczamy dwa kluby: Lubelski i Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Klub Lubelski powstał z istniejącego od r. 1927 koła lotniczego pracowników Zakładów „Plage i Laśkiewicz", wyprzedzając dążenie Związku Aeroklubów Akademickich do zorganizowania w Lublinie klubu akademickiego.

Klub Pilotów Województwa Śląskiego, obecnie Śląski Klub Lotniczy, zorganizowany został w r. 1928.

W roku zeszłym powstały jeszcze kluby następujące: Wielkopolski Klub Lotników, jako następca równocześnie zlikwidowanego Związku Lotników Polskich, Stołeczny Klub Lotniczy, stworzony przez grupę pilotów rezerwy, oraz Łódzki Klub Lotniczy.

Działalność klubów w r. 1928, która została przedstawiona szczegółowo w roku zeszłym*), miała na celu głównie zjednanie sobie zaufania i trwałego poparcia oraz

*) N-ry lutowy i marcowy „Młodego Lotnika".

konsolidację podjętego ruchu sportowo-lotniczego.

Oba zadania zostały szybko spełnione.

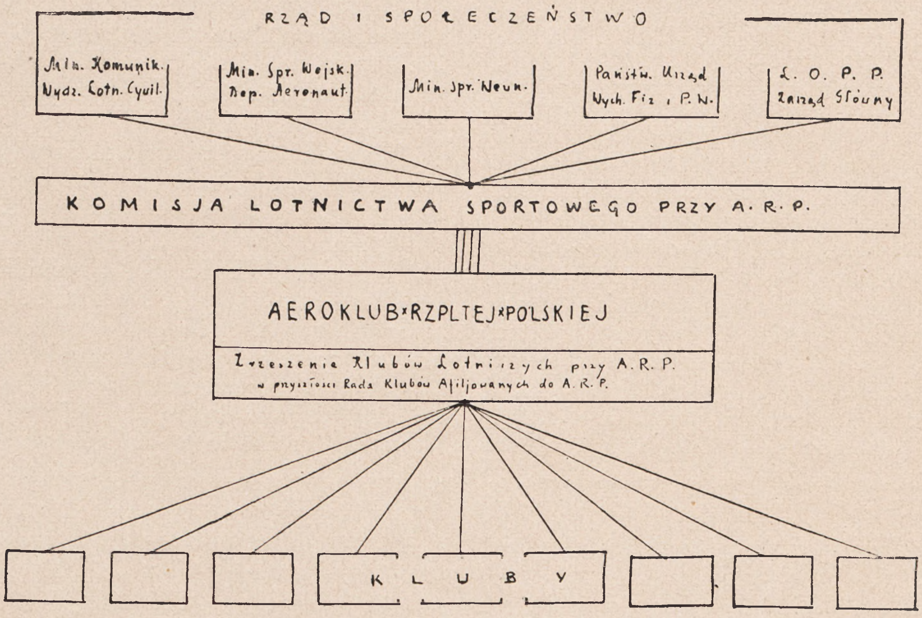
W końcu roku 1928 Aerokluby Akademickie łączą się w Związek, który w ich imieniu zabiega o podstawowe środki do dalszego rozwoju sportu lotniczego w Polsce. Gdy w r. 1928 każdy z klubów uzyskiwał pomoc od państwa indywidualnie, teraz zostały ustalone normy jednakowe dla wszystkich A. A., które wkrótce ogarnęły także i pozostałe kluby. Zunifikowane Aerokluby Akademickie zwołały we wrześniu r. z. zjazd wszystkich klubów, na którym założono Zrzeszenie Klubów Lotniczych, obejmujące Związek Aeroklubów Akademickich i kluby pozostałe.

Równocześnie z dążeniami A. A. do unifikacji klubów szły usiłowania naszych władz do skoordynowania wszelkich prac, podejmowanych w dziedzinie lotnictwa sportowego.

Owocem tego było powołanie przez Pana Ministra Komunikacji Komisji Lotnictwa Sportowego.

Wymienione dążenia władz i klubów, zmierzające do tego samego celu nieco odmiennemi drogami, spotkały się ze sobą, uzgodniły i zespoliły ostatecznie na zjeździe klubów w dn. 7 grudnia 1929 r.

Odtąd lotnictwo sportowe w Polsce jest całkowicie skonsolidowane, a jego organizację można wyrazić w następującym wykresie:




MJR. DYPL. OBSERW. B. J. KWIECIŃSKI
Członek Komisji Lotnictwa Sportowego z ramienia A. R. P.
Sekretarz Generalny A. R. P.

# Komisja Lotnictwa Sportowego

Szybki i wspaniały rozwój lotnictwa sportowego w Polsce, który znalazł swój wyraz przez fakt powstania w latach 1927 — 1929 wielu klubów sportowo-lotniczych na obszarze R. P., zmusił zainteresowane władze do stworzenia organu, któryby regulował wszystkie sprawy dotyczące sportu lotniczego w Polsce, a któryby głównie czuwał nad należytym rozdziałem i zużyciem funduszów, wyasygnowanych na cele sportu lotniczego bądź przez władze państwowe, bądź przez instytucje społeczne i t. p.

Tak więc z inicjatywy Pana Ministra Komunikacji, któremu z urzędu przypada opieka nad lotnictwem cywilnem, powołana została do życia przy Aeroklubie R. P. Komisja Lotnictwa Sportowego, jako regulator sportu lotniczego.

Komisja ta, której regulamin zatwierdzony został przez Pana Ministra Komunikacji, otrzymała jako zadanie „czuwać nad należytym rozwojem sportu lotniczego w Polsce" (art. 2).

Komisja spełniać ma swoje zadanie przez:

„a) opracowanie planu finansowego sportu lotniczego, celem uzyskania u właściwych władz i instytucyj subsydjów na ten cel,

b) opracowanie programu rozdziału subsydjów między kluby i stowarzyszenia służące celom sportu lotniczego,

c) kontrolowanie wykonania programu i celowości zużycia rozdzielonych subsydjów" (art. 3).

By Komisja Lotnictwa Sportowego mogła całkowicie podołać swemu zadaniu, skład Komisji ustalony został następująco:

1 delegat Ministerstwa Komunikacji (Wydz. Lotn. Cyw.),

2 delegatów Ministerstwa Spraw Wojskowych, a mianowicie: 1 delegat Departamentu Aeronautyki i 1 delegat Państw. Urz. Wych. Fiz. i Przyspos. Wojsk.,

1 delegat Ministerstwa Spraw Wewnętrznych,

1 delegat Zarządu Głównego L. O. P. P.,

2 delegatów Aeroklubu R. P.

Prócz tych członków z urzędu' Komisja może kooptować 3 członków. Komisja dotychczas z tego przysługującego jej prawa nie korzystała.

Na czele Komisji L. S. stoi od chwili jej ukonstytuowania wiceprezes A. R. P. p. Stanisław br. Rosenwerth.

Posiedzenia Komisji Lotnictwa Sportowego odbywają się w lokalu Aeroklubu R. P.

Komisja Lotnictwa Sportowego od czasu swego istnienia odbyła szereg zebrań, na których, wobec przesądzenia już spraw budżetu na rok 1930/31, jedynie zastanawiała się nad sprawą racjonalnego podziału będących w dyspozycji funduszów.

Wobec tego, że regulamin Komisji przewiduje, że z pomocy K. L. S. korzystać mogą tylko kluby, afiljowane do Aeroklubu R. P., Komisja opracowała warunki afiljacji i rozesłała je w styczniu b.r. do wszystkich Klubów. Umowy afiljacyjne po podpisaniu ich przez

kluby wejdą w życie z dniem 1 kwietnia b. r.

Dla zapewnienia należytej łączności między Komisją a klubami afiljowanemi, powstanie z terminem 1.IV b. r. Rada Klubów Afiljowanych, w której zasiądą przedstawiciele wszystkich klubów afiljowanych.

Dalej Komisja L. S. powzięła ostatnio bardzo ważną uchwałę co do warunków, na jakich nowopowstające kluby będą mogły korzystać z pomocy K. L. S. Warunki te, dość ostre, mają na celu zapobieganie rozdrobnieniu sił i środków, przez niepopieranie klubów, nieposiadających dostatecznych środków, uzasadniających powstanie nowej placówki sportu lotniczego, przyczem Komisja L. S. stanęła na stanowisku, że każdy klub powinien mieć dostatecznie duży „obszar wpływów"; unikać więc należy istnienia dwóch klubów w tem samem środowisku.

Warunki te ogłoszone są w niniejszym numerze w komunikatach K. L. S.

Prócz powyższego, K. L. S. uchwaliła ostatnio warunki, na jakich będą mogli w przyszłości korzystać z pomocy Komisji konstruktorzy.

Warunki te, po zatwierdzeniu ich przez Pana Ministra Komunikacji, będą podane do wiadomości publicznej.

Wkońcu, K. L. S. uzyskała fundusze, zapewniające udział Polski w międzynarodowym konkursie awjonetek, organizowanym w lipcu b. r. przez Aeroklub Niemiecki. Udział Polski w tej największej imprezie sportowo-lotniczej na kontynencie europejskim ma pierwszorzędne znaczenie.

Poraz pierwszy tak konstruktorzy, jak i piloci polscy zmierzą swoje siły z konstruktorami i pilotami zagranicznymi.

Dobre dotychczasowe wyniki, osiągnięte u nas, pozwalają oczekiwać tej próby ze spokojem.

Polska w tych zawodach reprezentowana będzie dość licznie, a mianowicie Aeroklub R. P. (K. L. S.) zgłosi 6 awjonetek typu RWD, inne kluby prawdopodobnie 6 — 9 awjonetek, różnej konstrukcji.

Jak wynika z tych kilku słów, sprawa sportu lotniczego skierowana została w każdej dziedzinie na należyte tory i rozwojowi sportu lotniczego w Polsce wróżyć można — bez przesady — jaknajświetniejszą przyszłość.

BOHDAN KWIECIŃSKI

# Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej zorganizowany został w dniu 15 grudnia 1927 roku.

Powstanie jego miało na celu wypełnienie poważnego braku, jaki dawał się odczuwać z powodu nieistnienia u nas komórki, mającej reprezentować Polskę w Międzynarodowym Związku Lotniczym (F. A. I.).

Związek ten, mający swoją siedzibę w Paryżu, zorganizowany został w roku 1905 i jest najwyższą międzynarodową władzą w zakresie sportu lotniczego.

Należą do niego 33 państwa europejskie i pozaeuropejskie.

Udział więc Polski w tym związku miał ogromne znaczenie.

A. R. P., przystępując do F.A.I., wziął tem samem na siebie obowiązek:

a) czuwania nad rozwojem sportu lotniczego,

b) organizowania zawodów sportowo-lotniczych,

c) zatwierdzania rekordów lotniczych tak krajowych, jak i światowych,

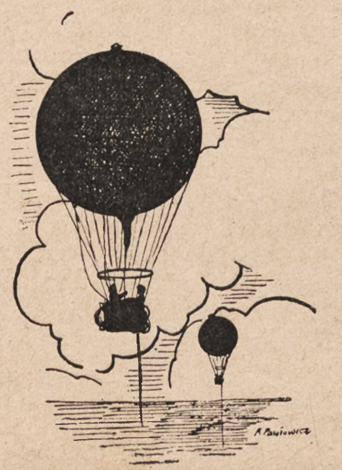
d) wydawania dyplomów i licencyj sportowych.

Władzami A. R. P. są: Rada Naczelna, składająca się z 30 członków i Zarząd Główny, wybierany z pośród członków Rady, a składający się z członków 9-ciu.

Prócz tego, istnieje przy Aeroklubie szereg Komisyj, jak naukowa, sportowa, regulaminowa i t. p., a ostatnio — Komisja Lotnictwa Sportowego.

Prezesem Rady Naczelnej jest I Wiceminister Spraw Wojskowych, gen. dyw. Daniel Konarzewski, prezesem Zarządu Gł. od chwili założenia A.R.P. — Janusz ks. Radziwiłł.

Aeroklub R. P. organizował, względnie przeprowadził, kontrolę sportową szeregu imprez sportowych, a mianowicie:



W roku 1928:

a) Lot Małej Ententy i Polski, organizowany przez Aeroklub Czeski, a odbywający się częściowo nad Polską,

b) II Krajowy Konkurs Awjonetek, organizowany przez L.O.P.P.

W roku 1929:

a) Międzynarodowe Zawody Balonów Wolnych, zorganizowane przez A. R. P. w Poznaniu,

b) Lot Małej Ententy i Polski 1929, organizowany przez Aeroklub Rumuński, a prowadzący częściowo przez Polskę,

c) Międzynarodowy Konkurs Awjonetek, organizowany przez Aeroklub Francuski, którego trasa częściowo biegła nad Polską.

W roku 1930 przewidziana jest organizacja Lotu Małej Ententy i Polski oraz kontrola III Krajowego Konkursu Awjonetek, urządzanego przez L.O.P.P. oraz kontrola odcinku polskiego II Międzynarodowego Konkursu Awjonetek organizowanego przez Aeroklub Niemiecki.

Aeroklub R. P. w czasie swego istnienia miał możność zatwierdzenia jednego rekordu światowego, a mianowicie rekordu por. Żwirki. Aeroklub R. P. posiada własny lokal przy ul. Krakowskie Przedmieście 11.

*PAN PREZES ZARZĄDU GŁ. L. O. P. P.*
*B. V.-MIN. INŻ. JULJAN EBERHARDT*

*O SPORCIE LOTNICZYM*

*Sport, ten potężny czynnik rozwoju nowych sposobów komunikacji, stał się w czasach naszych najwybitniejszym objawem współpracy i koleżeństwa narodów. Dlatego pracując z młodym zapałem i pomysłem w dziedzinie sportu lotniczego, akademicy polscy dobrze służą Ojczyźnie i Ludzkości.*

*Poparcie Społeczeństwa i Rządu powinno być dla tej pracy zapłatą, a powszechne uznanie — nagrodą.*

*Inż. J. Eberhardt.*

# Działalność Klubów Lotniczych w roku 1929

Istniejące w r. 1929 w Polsce kluby lotnicze możnaby podzielić na trzy grupy:

*Grupa A*: Kluby najstarsze, które w r. z. zamykały już drugi pełny sezon swej działalności, charakteryzującej się prowadzeniem kursu pilotażu. Do tej kategorji klubów należą następujące trzy Aerokluby Akademickie: A. A. w Warszawie, A. A. w Krakowie i A. A. we Lwowie, uzyskujące rocznie 32—44 tys. zł. wpływów.

*Grupa B*: Kluby młodsze, które w r. z. prowadziły szkolenie pierwszy rok. Do nich należą: Klub Lubelski, Śląski, A. A. w Wilnie oraz Klub P. W. S. Sprawozdania finansowe tych Klubów za r. 1929 wykazują we wpływach i wydatkach od 4 do 15 tys. zł.

Na przejściu z grupy *A* do *B* stoi Aeroklub Akademicki w Poznaniu z 27 tysiącami, który aczkolwiek szkolił rok pierwszy, wynikami swej pracy skłania się wybitnie ku grupie Klubów najstarszych.

*Grupa C*: Do tej klasy należą pozostałe Kluby, które w r. z. u siebie nie szkoliły. Są to, przeważnie, Kluby najmłodsze, znajdujące się w r. 1929 jeszcze w stadjum organizacji.

Sprawozdanie Zrzeszenia Klubów Lotniczych omawia szczegółowo działalność Klubów należących do dwóch pierwszych grup (*A* i *B*), wspominając tylko ogólnie o istnieniu pozostałych. Opierając się ściśle na tem sprawozdaniu, i my również ograniczymy się do zestawienia prac tylko tych 8-miu Klubów, które w ub. r. przejawiały pełną działalność.

Jak można wnioskować, już choćby tylko z przeprowadzonej na wstępie klasyfikacji, zakres prac naszych Klubów był niejednakowy. Różnica budżetu klubu najmniejszego i największego jest dziesięciokrotna. Również efekty działalności wykazują wahania bardzo znaczne; mimo to, z naciskiem trzeba stwierdzić, że między ośmioma omawianemi Klubami niema prawie żadnych różnic, jeśli chodzi o wysiłki. Każdy w swych granicach robił wszystko. Toteż czytelnik, któryby przez automatyczne zestawienie cyfr poszczególnych Klubów chciał wyrobić sobie zdanie o intensywności pracy danego Klubu, myliłby się, wyrządzając krzywdę ludziom, którzy mając grunt trudny i środki szczupłe, osiągnęli niegorsze niż inni owoce. Ta uwaga tyczy się głównie A. A. w Wilnie.

Jeśli chodzi o całokształt działalności Klubów, niezbędną podstawą do wyrobienia sobie o nim poglądu jest znajomość warunków, w jakich sport lotniczy w Klubach się rozwijał. Toteż właściwe sprawozdanie poprzedzimy wymienieniem rozmiaru i systemu pomocy społecznej udzielonej Klubom przez władze państwowe, samorząd i instytucje społeczne.

Jeszcze jedno. Sprawozdanie obejmie tylko rok 1929. Dla całości obrazu rozwoju naszych Klubów, należałoby uzupełnić je danemi z lat 1927-28. Wymienimy tu najważniejsze cyfry, charakteryzujące tę działalność, odsyłając Czytelników do numerów „Młodego Lotnika" z r. z. (lutowy i marcowy), w których podobne do niniejszego sprawozdanie za r. 1928 zostało zamieszczone.

W r. 1928 pracowały 3 Aerokluby Akademickie (Warszawski, Krakowski i Lwowski).

W Klubach tych wykonano 5.009 lotów w czasie 529 godz. 11 min.

Szkolono 30 osób; szkolenia nie zakończono zupełnie, doprowadzając do warunków 9 osób.

## POMOC SPOŁECZNA

Opierając się na wynikach działalności Klubów w r. 1928, władze państwowe i L. O. P. P. określiły swoją pomoc na r. 1929 w następujący sposób:

MSWojsk. Departament Aeronautyki, uznając pracę Klubów jako p. w. lotn., zapewnił im:

a) użytkowanie w okresie szkolenia (1.V.—30.XI) po 3 samoloty Hanriot XIV, przyczem samoloty podlegające poważniejszym remontom i kasacji były wymieniane na nowe. Pozatem Kluby najstarsze otrzymały w sumie 4 samoloty tego samego typu do treningu pilotów, wyszkolonych w r. 1928,—na tych samych warunkach,

b) zaopatrywanie się w materjały pędne do szkolenia i treningu,

c) bezpłatne wstępne badania lekarskie oraz pomoc wrazie wypadku, łącznie z leczeniem w szpitalach wojskowych na warunkach rodzin wojskowych,

d) korzystanie z lotnisk i urządzeń portowych. (3 kluby użytkowały płócienne hangary syst. Bessoneaux, 1-płótniaki).

Departament wyznaczył oficerów łącznikowych, którzy wspólnie z zarządami Klubów ustalali sposób wykorzystania wymienionej pomocy oraz kierowali gospodarką materjałową.

Wzamian za powyższe, Dep. Aeron. zobowiązał Kluby do wy-

szkolenia wg. programu przez siebie zatwierdzonego 42 pilotów z pośród kandydatów przedpoborowych i poborowych, uznanych za całkowicie zdolnych do służby w powietrzu przez wojskowe Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich.

Na materjale wojskowym Kluby mogły szkolić i innych członków, lecz w ograniczonej liczbie, mianowicie maksymalnie 30% ilości kandydatów z p. w.

Warunki lokalne spowodowały, że Kluby z pełnej ilości samolotów prawie nigdy nie korzystały. Ilość wyszkolonych pilotów kontygensowych została, mimo to, znacznie przekroczona.

Jak widać, umowa z Departamentem była liberalna, a zarazem dostatecznie uwzględniała interesy wojska. Wzamian za pracę i koszty, włożone w podstawowe wyszkolenie przyszłych uczniów wojskowych szkół pilotów (w r. z. wydano w Klubach na szkolenie i trening pilotów około 80 tys. zł.*), Kluby otrzymały możność wyzyskania (w pewnym procencie) samolotów do swoich celów. Pożytek stąd płynący ograniczał się jednak tylko do szkolenia i treningu. Do sportu i turystyki Kluby samolotów od Państwa nie otrzymały. Częściowo uzyskały je od L.O.P.P., resztę kupiły.

Po zakończeniu szkolenia, warunki uległy pogorszeniu, gdyż do treningu Kluby otrzymały zaledwie po 1 samolocie na 5-u pilotów z p. w., a więc na Klub przypadło po 1—2 samoloty. Inni piloci nie zostali wzięci pod uwagę zupełnie.

Ministerstwo Komunikacji oparło swoją pomoc na subwencjach za godziny lotu i za wyszkolonych pilotów, ustanawiając następujące stawki: za godzinę lotu samodzielnego — 25 zł., z instruktorem — 30 zł.**), za wylaszowanego ucznia — 325 zł., i określając równocześnie maksymalną ilość subsydjowanych godzin dla wszystkich Klubów na 1600, zaś liczbę premjowanych pilotów na 75.

Wobec osiągnięcia ilości godzin subsydjowanych już po 3-ch miesiącach, czego M. K. zapewne nie przewidywało, Wydział Lotnictwa Cywilnego ograniczył subwencje jedynie do lotów, wykonywanych przez pilotów z p. w. Pozatem, do czasu ostatecznego rozliczenia, które nastąpi w marcu r. b., żaden z Klubów nie mógł otrzymać z tytułu subwencji M. K. więcej, jak 15 tys. zł. Również nie została wypłacona premja za pilotów.

Znowu więc wnioskujemy, że system pomocy M.K. był w zasadzie racjonalny, lecz—podobnie jak wojskowy — przy końcu wykluczył premjowanie lotów około 30 pilotów, którym drobne różnice zdrowia, czy odbyta służba wojskowa nie pozwalała zaliczać się do kontygensowych. Piloci ci wraz z kobietami i innymi, pozbawionymi zupełnie walorów wojskowych, obciążali fundusze Klubu oraz trzecie źródło pomocy — L.O.P.P.

L.O.P.P. (Zarząd Gł. i Komitety) dała Klubom w r. 1929 subsydjów w ogólnej sumie około 40 tys. zł.*), oraz ofiarowała 3 silniki „Anzani" i finansowała zagraniczny raid por. Żwirki. Prócz tego, L. O. P. P. udzielała Klubom bezpłatnej gościny w swych lokalach biurowych i hangarach. (Z hangarów korzystały 2 kluby: Wilno i Katowice).

Między instytucjami popierającemi Kluby materjalnie trzeba jeszcze wymienić samorządy i dwie wytwórnie lotnicze.

Od samorządów otrzymały subwencje dwa Kluby: jeden 4 tys. zł., drugi—200 zł.

Wytwórniami, które popierały znajdujące się na ich terenach Kluby były: Wytwórnia Podlaska i Zakłady „Plage i Laśkiewicz". Udzieliły one swoim Klubom miejsca w hangarach, oraz zezwoliły na korzystanie z lotnisk fabrycznych i przeprowadzanie w swoich warsztatach drobnych napraw.

Po przedstawieniu rozmiaru i systemu pomocy społecznej, przejdziemy do omówienia działalności Klubów w r. 1929.

*) Suma nieścisła z powodu braku sprawozdania finansowego jednego Klubu, o czem niżej.

**) Godzina lotu szkolnego kosztowała Kulby około 65 zł.

*) Suma nieścisła z powodu braku sprawozdania finansowego Śląskiego Klubu Lotniczego. Poza nim, Kluby otrzymały od L. O. P. P. zł. 37.797.

## OGÓLNE ZESTAWIENIE DZIAŁALNOŚCI

*Członkowie.* W dniu 31 grudnia 1929 r. omawiane 8 Klubów liczyło członków czynnych 878 (z czego na A. A. przypada 626), oraz 318 wspierających.

Członków-pilotów było 143.

Właścicieli samolotów do prywatnego użytku—6.

Oficerów i podoficerów W. P. w służbie czynnej—47.

Z pośród członków czynnych miało wykształcenie:

| | Aer. Akad. | Pozostałe Kluby |
|---|---|---|
| wyższe | 15% | 18% |
| średnie | 73% | 30% |
| niższe | 12% | 52% |

*Sprzęt.* Sprzęt lotniczy, z którego korzystały Kluby stanowiły:

a) samoloty oddane do użytku Klubom przez Wojsko (szkolne Hanrioty) na określony czas i do określonego celu (szkolenie i trening),

b) samoloty będące własnością Klubu,

c) prywatne samoloty członków.

Samolotów wojskowych miały Kluby w okresie szkolenia po 2, niekiedy 3. Średnio więc podczas szkolenia użytkowały 20 samolotów wojskowych. Później, do treningu, otrzymały po 1 na 5-ciu pilotów z p. w.

Własnych samolotów Kluby posiadały 9. Były to w większości awjonetki krajowe.

Samolotów członkowskich użytkowały 3. A. A. W. korzystał, pozatem, z płatowców Sekcji Lotniczej S. P. W.

*Loty.* W r. 1929 wykonano w Klubach 25.270 lotów (a więc średnio 70 dziennie), które trwały 3.278 godz. 48 min.

Z tego:

A. A. lotów 20.372 w czasie 2.678 g. 43 m.

Pozostałe Kluby 4.898 w czasie 600 g. 05 m.

Lotów szkolnych było 19.825
Innych 5.445

Żadnego wypadku z ludźmi nie było.

Wypadków rozbicia płatowców było 12 (w A. A. 9), poważnych uszkodzeń 11. Między płatowcami rozbitemi były 2 płatowce klubowe.

*Szkolenie w pilotażu.* W ciągu roku 1929 szkoliło się w Klubach 144 członków (za szkoloną uważa się osobę, która w nieprzerywanym okresie 1 miesiąca wykonała przynajmniej 30 lotów szkolnych).

Ukończyło szkolenie w r. 1929

## ZESTAWIENIE WAŻNIEJSZYCH DANYCH Z DZIAŁALNOŚCI KLUBÓW W R. 1929.

| NAZWA KLUBU | Liczba członków (Stan w dn. 31.XII. 1929) | Ilość członków pilotów | Ilość czł. posiadających własne samoloty | Ilość własnych samolot. Klubu | Suma wydana w r. 1929 na zakup i konserw. samolotów | Ogólna suma wpływów ze składek członk. w r. 1929 | Ilość członków szkolonych w pilotażu | Liczba wyszkolonych pilotów | Ogólna ilość lotów wykonanych w Klubie w r. 1929 | Czas lotów |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aerokluby Akademickie. | | | | | | | | | | |
| A. A. w Warszawie . . . | 211 | 44 | 5 | 2 | 9.742 | 7.249 | 24 | 20 | 5.741 | 890 g. 51 m. |
| „ „ Krakowie. . . . | 93 | 16 | — | 3 | 11.765 | 5.596 | 23 | 13 | 4.066 | 524 „ 51 „ |
| „ we Lwowie . . . . | 129 | 21 | — | 1 | 6.919 | 2.718 | 21 | 19 | 3.729 | 405 „ 16 „ |
| „ w Poznaniu. . . , | 127 | 16 | — | 2 | 1.475 | 1.985 | 19 | 15 | 4.212 | 560 „ 53 „ |
| „ „ Wilnie. . . . . | 66 | 12 | — | — | — | 545 | 15 | 11 | 2.624 | 296 „ 52 „ |
| Pozostałe Kluby. | | | | | | | | | | |
| Lubelski Klub Lotniczy . . | 121 | 13 | — | 1 | 4.154 | 1.205 | 18 | 9 | 2.577 | 353 „ 58 „ |
| Śląski Klub Lotniczy . . . | 95*) | ? | 1 | — | ? | ? | 14 | 4 | 1 293 | 149 „ 17 „ |
| Klub Lotniczy P. W. S. . . | 36 | 1 | — | — | — | 2.726 | 10 | 1 | 1.028 | 96 „ 50 „ |

*) Razem z członkami wspierającymi, których inne Kluby nie posiadają — 413.

członków 92, z pośród których 15 rozpoczęło loty szkolne w r. 1929.

Na A. A. przypada szkolonych 102, wyszkolonych 78.

Na pozostałe Kluby szkolonych 42, wyszkolonych 14.

W dniu 31 grudnia 1929 r. z pośród członków, którzy szkolenia nie zakończyli, 27 osób latało samodzielnie, w tem 8 wykonywało warunki, tak, że liczbę wyszkolonych w r. z. pilotów dałoby się powiększyć do 100, gdyby nie obowiązek zwrotu samolotów z dn. 1.XII.

Szkolenie praktyczne poprzedziły we wszystkich Klubach wykłady z następujących dziedzin: a) teorji lotu, b) budowy płatowców, c) silników lotniczych, d) aeronawigacji, e) aerologji, f) prawa lotniczego. W niektórych Klubach na kursach teoretycznych wykładano ponadto: materjały lotnicze, spadochrony i t. p. Przeciętna ilość godzin kursu, uzupełnianego zajęciami warsztatowemi, wynosiła 50.

Szczegóły tyczące działalności szkolnej wymienione są w osobnym artykule.

*Trening pilotów.* W roku sprawozdawczym trening odbywał się głównie na płatowcach tych samych, co szkolenie, mając na celu danie pilotowi możności osiągnięcia 25 godzin lotu, wymaganych do uzyskania od M. K. dyplomu pilota-turysty I kl. Kluby posiadające inne płatowce przeszkoliły na nich większość swoich pilotów. Kilku młodych pilotów przeszło maszyny wojskowe będąc na ćwiczeniach wojskowych jako podchorążowie.

Procent pilotów wyszkolonych w Klubach, którzy poza Hanriotem XIV latają na innym typie (wzgl. typach) płatowców można określić na około 50.

Z treningu klubowego korzystało ogółem 79 pilotów (wliczeni są także piloci wyszkoleni poza Klubem, którzy trenowali na płatowcach użytkowanych przez Kluby).

*Sport i turystyka.* Ta część sprawozdania wyodrębniona została w osobny artykuł. Sumując dane tam wymienione, otrzymamy następujące efekty działalności sportowej i turystycznej Klubów w r. 1929:

Zawody p. n. „Lot południowo-zachodniej Polski" z udziałem 10 pilotów klubowych, w tem 5-ciu młodych.

Światowy rekord wysokości w klasie awjonetek.

Loty pokazowe w Zakopanem przy około 40° mrozu.

Raidy zagraniczne: por. Żwirki (5 tys. km), oraz pp. Widawskiego i Pruszkowskiego (1500 km).

Trzy raidy po Polsce, dokonane przez pilotów: Drzewieckiego, Grzeszczyka i Szulczewskiego.

Dwa loty po Małopolsce na trasie około 900 km każdy, wykonane przez pilotów: Grzeszczyka i Sido.

Kilkanaście innych, krótszych lotów turystycznych.

Poza temi, najważniejszemi lotami klubowemi, dokonali szeregu raidów i przelotów członkowie Klubów posiadający samoloty do prywatnego użytku (pp. Skórzewski, kpt. Babiński, dyr. Pawłoski, prof. Pruszkowski) pod swoimi imionami.

Piloci klubowi przelecieli w r. 1929 w lotach turystycznych, dokonanych na samolotach klubowych i własnych, około 48 tys. km.*)

Pierwsze miejsca zajmują piloci: Skórzewski (około 15 tys. km), Babiński (13 tys.), Żwirko (7 tys.). Następnie: Grzeszczyk, Szulczewski, Pruszkowski — od 2 do 3 tys. km, oraz Drzewiecki, Pawłoski, Rosiński—od 1 do 2 tys. km.

*Szybownictwo.* Poza płatowcowym, uprawiany był sport szybowcowy.

Jeden z Klubów (A. A. L.) zajmował się poszukiwaniem i badaniem terenów do lotów szybowych. Prace te doprowadziły do bardzo pomyślnych rezultatów. W czasie jesiennej wyprawy szybowcowej tego Klubu, wykonano ogółem 52 loty w czasie 3 godz. 22 min.,

*) Do samolotów członkowskich zaliczone zostały przez analogję i te awjonetki Sekcji Lotniczej, które, nie stanowiąc własności Klubu, latały pod jego barwami.

ustanawiając polski rekord długotrwałości lotu bez silnika—2 godz. 11 min. 5 sek.

Działalność w dziedzinie lotnictwa bezsilnikowego zasługuje na szczególną uwagę tak ze względu na wybitnie sportowy charakter lotów szybowych, jak i wielkie znaczenie, jakie one mają dla dalszego rozwoju lotnictwa sportowego w Polsce.

*Modelarstwo.* Jeden z Klubów zorganizował wojewódzki konkurs modeli latających, dwa inne Kluby współpracowały przy zorganizowaniu takich konkursów z L. O. P. P.

*Budowa płatowców.* Dwa Kluby (Lubelski i Krakowski) posiadały sekcje warsztatowe, które w r. 1929 przystąpiły do budowy płatowców słabosilnikowych wg własnych planów, zatwierdzonych przez I. B. T. L.

W dniu 31 grudnia 1929 r. Kluby budowały u siebie 4 egz. tych płatowców.

*Propaganda.* Kluby zorganizowały kilka lotów propagandowych do pobliskich miejscowości, gdzie organizowane były okolicznościowe odczyty i t. p. akcja na rzecz L. O. P. P. Pozatem niektóre Kluby współdziałały z L. O. P. P. w czasie „Tygodnia Lotniczego". Jeden z Klubów prowadził wspólnie z L. O. P. P. propagandę lotnictwa przez radjo.

*Działalność towarzyska* objawiła się w organizowanych często „herbatkach", balach, wycieczkach etc.

## FINANSE KLUBÓW

Sprawozdanie finansowe, zestawione przez Zrzeszenie Klubów Lotniczych, obejmuje tylko 7, nie zaś, jak ogólne, 8 Klubów. Brak jest sprawozdania Klubu Śląskiego, który z powodu niezamknięcia ksiąg za r. 1929 sprawozdania finansowego Zrzeszeniu do dn. 20.II r. b. nie nadesłał.

Na wpływy tych 7-miu Klubów w r. 1929 złożyły się:

1) Subwencje państwowe zł. 89.163,05,
2) Subsydja L.O.P.P. zł. 37.797,
3) Subwencje samorządowe zł. 4.200,
4) Wpisowe, składki i inne opłaty członkowskie zł. 22.026,28,
2) Imprezy, drobne ofiary oraz saldo kasowe z r. 1928 zł. 17.817,29
Razem zł. 171.003,62.

Subwencje wyniosły więc zł. 131.160,05; wpływy własne, po odliczeniu 7 tys. zł., które przypuszczalnie stanowią część salda kasowego z r. 1928 osiągniętą z subwencyj, — 32.843,57, czyli ca 19% wszystkich wpływów.

Wysokość wpisowego jest różna. Waha się w granicach 5 — 30 zł. Składka członkowska jest dowolna, wynosząc od 1 do 100 zł. miesięcznie. Przy końcu roku była tendencja do podniesienia składki. W większości Klubów członkowie płacą minimalnie 2 zł., przyczem piloci dodatkowe opłaty sekcyjne.

Za szkolenie pobierały A. A. jednorazowo 100 zł. od osoby, zaś Klub P. W. S. 1 — 1,5 zł. od lotu trwającego 10 min.

Wydatki stanowiły:

1) Szkolenie i trening pilotów*) zł. 69.119,13,
2) Samoloty i części zapasowe**) zł. 34.056,88,
3) Konkursy i raidy zł. 7.237,74,
4) Administracja zł. 17.876,14,
5) Propaganda zł. 2.027,63,
6) Wydatki na cele towarzyskie zł. 2.003,43,
7) Różne zł. 8.042,58.
Razem zł. 140.363,53.

Różnica wpływów i wydatków daje stan kasy. Nie należy jednak sądzić, że Kluby tak wiele miały wpływów, że aż 30 tys. zł. zostało im na 31.XII. To są zbierane przez cały rok i dziś już wydatkowane sumy na zakup awjonetek.

W pozycji wydatków: „Różne" mieści się około 4 tys. zł. na szybownictwo oraz suma 1 600 zł., stanowiąca składki Klubów do Z.P.A.A., czyli wydatki naczelnych władz Klubów.

— — — — — — — —

Zestawiając działalność Klubów, staraliśmy się uczynić to jaknajbardziej dokładnie i przejrzyście. Dopomogła nam do tego bardzo bliska współpraca Redakcji z Klubami. Ten wzgląd jednak kazał nam ograniczyć się do podania samych faktów i wykluczyć wnioski, które mogłyby się wydać subjektywnemi. Będą je musieli wyciągnąć sami Czytelnicy.

Pragniemy tu tylko na jedną sprawę zwrócić uwagę. Jak widzimy, w rodzinie Klubów większość stanowią Aerokluby A k a d e m i c k i e. Nasuwa się przeto pytanie, czy one, jako grupujące przedewszystkiem studentów, nie zmniejszały zasięgu sportu lotniczego, nie krzywdziły innych grup społeczeństwa, które na równi z akademikami mają prawo korzystać z usług Państwa.

Co do nas, to spoglądając na dwuletnią działalność A. A., utwierdzamy się tylko w przekonaniu, że organizowanie klubów akademickich przed innemi i wyodrębnianie akademików w osobne stowarzyszenia było myślą szczęśliwą, dającą duże korzyści.

Pomijając znane a ważne względy na większą wartość pilotów młodych i brak posad w lotnictwie (akademicy traktując sport po dżentelmeńsku, na posady pilotów nie liczą), trzeba sobie uświadomić sytuację, w jakiej one powstawały i powody wielu niepowodzeń podobnej akcji przedtem podejmowanej. Pozatem trzeba stwierdzić, że gdyby Kluby odrazu objęły ogół społeczeństwa i ogół zadań lotnictwa sportowego, napewnoby ich działalność wydała owoce słabsze. Zresztą A. A. miały w swem gronie zaledwie około 70% akademików, a miedzy wyszkolonymi w A. A. pilotami jest wielu niestudentów.

Dziś, gdy A. A. zdobyły zaufanie Władz i Społeczeństwa, mają program i ideologję, można i trzeba myśleć o ich upowszechnieniu, ale tylko w miarę istotnych potrzeb danych środowisk i w imię dalszego rozwoju A. A.

Trzeba też pamiętać, że szyld akademicki znaczy u nas wiele, że przy nim Kluby zdobędą więcej przyjaciół, omijając niejedną przeszkodę.

*J. O.*

*) Wliczone wszelkie wydatki na kurs praktyczny i teoretyczny pilotażu oraz trening, łącznie z konserwacją szkolnych Hanriotów (drobne naprawy przeprowadzane w Klubach).

**) Zakup awjonetek oraz utrzymanie wszystkich, poza wojskowemi szkolnemi Hanriotami, samolotów Klubu.



JERZY WĘDRYCHOWSKI
Czł. Zarz. Zrzeszenia Klubów Lotniczych
Prezes Sekcji Lotniczej S. P. W.

# Sport i turystyka powietrzna w Klubach

Po zakończeniu sezonu 1929, w którym polskie lotnictwo sportowe nietylko dało o sobie znać w kraju, lecz wystąpiło poraz pierwszy na terenie zagranicznym, należałoby zestawić warunki, w jakich się ono dotychczas znajdowało i wysnuć ze stanu obecnego pewne wnioski na przyszłość.

Na wstępie wypada mi zaznaczyć, iż będę rozważać ściśle zakres lotnictwa sportowego, w granicach, przewidzianych przez F.A.I., uważając za wskazane już od pierwszych poczynań w naszym sporcie lotniczym przestrzegać ściśle normy międzynarodowe, obowiązujące wobec należenia A. R. P. do F. A. I.

Wobec tego muszę pominąć takie wyczyny sportowe naszego lotnictwa wojskowego, jak piękne raidy pułk. Rayskiego, kpt. Orlińskiego, por. Kaliny i mjra Makowskiego. Podobnie nie będę pisać o udziale naszych pilotów wojskowych w licznych zawodach, w Locie Małej Ententy i Polski etc., mimo, iż miały one zupełnie oczywisty wpływ na rozwój ducha sportowego.

Lotnictwo sportowe ma za sobą trzy sezony sportowe, z których dwa pierwsze nie wniosły naogół do sportu lotniczego wiele nowego; dopiero sezon ostatni, a więc ubiegłego roku, zaznaczył się swoistym i właściwym charakterem i poczytywać go można za pierwsze, ciekawe stadjum rozwoju naszego sportu.

W roku 1927 i 1928 odbyły się dwa krajowe konkursy awjonetek, zorganizowane przez Ligę Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Były one nadzwyczaj ważnem wydarzeniem w dziedzinie popierania polskiej twórczości lotniczej, nie były jednak imprezami o charakterze zawodów sportowych, gdyż regulaminy ich były skonstruowane specjalnie dla wysunięcia najlepszego użytkowego płatowca turystycznego; brak było np. raidu, a więc próby, w której grają rolę nietylko własności techniczne płatowca, lecz także, i to w dużej mierze, wyrobienie turystyczne pilota.

Poza temi dwoma konkursami, esteśmy świadkami pierwszego aidu po Polsce, dokonanego przez kpt. Z. Babińskiego w czerwcu 1928 r. na oryginalnej awjonetce „Kogucie" konstr. inż. Zalewskiego, zaopatrzonej w silnik jego konstrukcji i własnemi jego rękami zbudowany.

Nie jest to raid na wielkiej trasie, gdyż wynosi ona około 400 km (Warszawa — Dęblin — Biała Podlaska—Warszawa), jednak godny jest ze wszechmiar uwagi ze względu na aparat, na jakim się odbywał, wykazał on też wielkie zalety kpt. Babińskiego jako pilota sportowego, słabo - (nawet bardzo słabo) silnikowego. Ciekawem jest, iż kpt. Babiński podczas swego raidu odbył 25 lądowań (a więc średnio co 16 km) i uzyskał średnią szybkość 66 km/godz., zaś ilość godzin wylatanych przez niego na tym aparacie wynosi $19^1/_2$.

Pozatem, nie mamy już więcej raidów w ciągu tych dwóch sezonów, gdyż za takie nie możemy uznać paru przelotów międzymiastowych, lub też przylot awjonetek na konkursy.

Sezon 1929 już od samego początku zapowiadał się zupełnie inaczej.

Brak konkursu w tym roku, który, jak dotąd, absorbował konstruktorów w zupełności, zachęcił ich do porozumienia się z klubami. Z ich pomocą, a często wręcz jedynie dzięki nim, zaczęto organizować imprezy o charakterze czysto sportowym.

Pierwszym na starcie i tym, który otworzył sezon zeszłoroczny był Aeroklub Akademicki w Krakowie.

Klub ten, będący właścicielem awjonetki konstr. braci Działowskich, która na II-im konkursie zdobyła pierwszą nagrodę, organizuje pierwszy zimowy przelot do Zakopanego w czasie Międzynarodowych Zawodów Narciarskich. Mimo 40 stopni mrozu i ciągłych defektów silnika, (ma się rozumieć Anzani 45 KM.), lot ten był bardzo dobrą propagandą powstającego sportu lotniczego, propagandą tem lepszą, iż przypadła ona akurat w czasie największego zjazdu w stolicy sportów zimowych. Awjonetkę pilotował członek i instruktor A.A.K., p. Bargiel, mając za pasażerów młodych pilotów Klubu, którzy niewątpliwie wiele skorzystali podczas lotów, biorąc pod uwagę specjalne warunki, w jakich się on odbywał.

Drugim wielkim sukcesem Aeroklubu Krakowskiego jest bezwątpienia „Lot Południowo-Zachodniej Polski", zorganizowany w październiku roku zeszłego.

Imprezę tę poprzedził dość długi okres wahania.

Kluby, które pragnęły już wcześniej zorganizować tego rodzaju zawody, nie są pewne, czy weźmie w nich udział wystarczająca ilość płatowców. Zarazem są one w trakcie prowadzenia szkół pilotażu, które absorbowały wszystkie kluby w znacznej mierze. Aeroklub Krakowski bierze pod uwagę te obydwie okoliczności i urządza zawody, jak widzimy, dosyć późno; umożliwia to jednak wzięcie udziału w „Locie" nawet młodym pilotom, którzy ukończyli szkołę zaledwie przed paroma miesiącami (na 19 pilotów biorących udział mamy 5-iu pilotów młodych); obawiając się zaś drugiej ewentualności, ustanawia regulamin, który pozwala brać udział w zawodach płatowcom z silnikami nawet do 300 KM, dzieląc je na 3 klasy i handicapując (zresztą niewiele) awjonetki o słabszych silnikach.

Impreza spełniła swój cel, będąc zarazem świetną propagandą i zapoznaniem zbliska społeczeństwa naszego ze stanem lotnictwa polskiego. Nie wątpimy jednak, iż w przyszłości zawody tego rodzaju będą miały charakter czysto sportowy.

Należy jeszcze zaznaczyć, iż trasa wybrana na raid była dosyć trudna, nadając zawodom charakter wybitnie sportowy, oparty w głównej mierze na rywalizacji między lepszymi pilotami, gdy od maszyn wymagało się jedynie szybkości.

Z Aeroklubu Krakowskiego udział w Locie p.—z. P. brali: p. dr. Piotrowski, prezes Klubu i p. Sido — obaj na awjonetkach br. Działowskich, obaj świeżo wyszkoleni piloci w Klubie, przyczem p. Piotrowski uzyskał nagrodę Depar-

tamentu Aeronautyki dla najlepszego pilota wyszkolonego w klubach. Zwycięzcą tego lotu był, jak wiemy, por. F. Żwirko z Aeroklubu Akademickiego w Warszawie.

Przejdźmy teraz do Warszawy.

Przypomnieć tu musimy jeszcze raz pierwszy polski (na płatowcu polskiej konstrukcji) raid zagraniczny na przestrzeni 5.000 km (Warszawa — Berlin — Paryż — Barcelowa — Wenecja — Wiedeń — Warszawa) oraz ustanowienie pierwszego polskiego rekordu światowego w klasie awjonetek (waga własna płatowca dwumiejsc. do 280 kg).

Gdy do tych nieprzeciętnych wyczynów por. Żwirki dołączymy jeszcze jego „spacery", jak np. mały raidzik na przestrzeni 800 km (Warszawa — Bydgoszcz — Poznań — Warszawa), będziemy mogli zamknąć jego sportową działalność w ub. sezonie 8000 km przelecianych, ustanowieniem rekordu światowego i zajęciem pierwszego miejsca w zawodach klubowych.

Należy zaznaczyć, iż Aeroklub Warszawski pochwalić się może największą ilością raidów, dokonanych przez jego członków.

Do członków jego należy, między innymi, p. B. Skórzewski, który w końcu 1928 i początku 1929 r. dokonał na swym Moth'cie raidu na przestrzeni 11.433 km (Londyn — Paryż — Barcelona — Afryka — Rzym — Wenecja — Wiedeń — Zbąszyń), a oprócz tego zajął drugie miejsce w Locie południowo-zachodniej Polski i znany jest z korzystania jedynie z komunikacji powietrznej, do czego, jak wiemy, Moth nadaje się wyśmienicie.

Trzecim bardzo popularnym pilotem turystycznym w A. A. W. jest bezwątpienia kpt. Babiński, który, będąc właścicielem awjonetki JD 2 (znanej z I-go konkursu awjonetek, na którym zdobyła I-ą nagrodę), wylatał w sezonie 1929 r. łącznie 110 g. 25 min. i brał na niej udział w Locie południowo-zachodniej Polski. Należy zaznaczyć, iż kpt. Babiński przeleciał razem około 13.250 km i dokonał 280 lotów, w tem 236 przelotów między 108 lotniskami i lądowiskami przez niego samego odkrytemi.

Wspomnieć też należy o raidzie po Polsce na przestrzeni 1500 km (Warszawa — Lublin — Kraków — Katowice — Poznań — Warszawa), dokonanym przez inż. J. Drzewieckiego w czerwcu 1929 r. na awjonetce RWD 2 — jest to pierwszy sukces awjonetki, która niejednokrotnie święciła triumfy.

Z pośród młodych pilotów, wyszkolonych w Aeroklubie Warszawskim, należy nam na pierwszem miejscu postawić prof. Pruszkowskiego, właściciela pięknego Moth'a. Swą karjerę lotniczą jako pilot rozpoczął Profesor podróżą z Anglji, poczem nastąpił okres treningu i rozpoczęcie sezonu, dość krótkiego, lecz obfitego w przeloty, jeśli chodzi o tak młodego pilota. Prof. Pruszkowski bierze także udział w Locie południowo-zachodniej Polski, gdzie, jakkolwiek nie dopisuje mu szczęście, o ile chodzi o raid, jednak w klasyfikacji ogólnej przy locie na wysokość zajmuje II-e miejsce.

Następnie lot do Poznania przez Sieradz i powrót przez Włocławek i liczne dalsze przeloty w okolicach Warszawy. Nie wątpię, że Moth wylatałby grubo więcej, gdyby nie ta nieszczęsna plaża w Kazimierzu.

Pozatem należy wspomnieć o dwóch, świeżo wyszkolonych w Aeroklubie Warszawskim, pilotach: p. J. Pawłoskim i p. W. Korblu.

P. J. Pawłoski, który wyszkolił się na awjonetce JD 2 bis, będącej jego własnością, uczestniczył w Locie południowo - zachodniej Polski i, mimo zmylenia trasy, zakończył raid całkowicie. Pozatem dokonał parę dalszych przelotów, przyczem ilość godzin samodzielnych, wylatanych przez niego w ciągu sezonu, wynosi około 70, co jak na pilota, który w lipcu ukończył szkołę, jest wynikiem nieprzeciętnym, świadczącym dobitnie o wielkim jego zapale, którego nie zmniejszyły ani pierwsza kraksa (zawadzenie o hangar), ani ostatni nieszczęśliwy wypadek w Lublinie. P. Pawłoski, który obok wielkiego zamiłowania do lotnictwa posiada już duży zasób praktyki i wiedzy fachowej, łączy w sobie wszelkie dane na dobrego pilota turystycznego.

P. W. Korbel, który miał brać udział w L. p. — z. P. i wystartował w tym celu na awjonetce PS 1 (konstrukcji inż. St. Praussa) z Warszawy, miał widocznego pecha, gdyż, mimo szczęśliwego dotarcia do Częstochowy, silny wiatr przewrócił mu na lotnisku awjonetkę, stojącą przed hangarem, łamiąc śmigło i uniemożliwiając wzięcie udziału w zawodach. Zmieniwszy śmigło, p. Korbel wrócił do Warszawy, spotykając po drodze wiele przygód, jak: błądzenie, przymusowe lądowanie i „nawalenie" kiszki. Powrotem swym do Warszawy i wielką zaradnością, jaką okazał w tych opresjach (lądowanie w Warszawie odbyło się na kole, okręconem słomą; z zapasową śmigą przymocowaną do kadłuba) wykazał p. Korbel wiele zalet pilota-turysty.

Aeroklub Akademicki we Lwowie, mimo, iż oprócz normalnych zajęć szkolnych, był zaabsorbowany w znacznym stopniu sportem szybowcowym, osiągając w tej dziedzinie nieprzeciętne sukcesy, nie pozostał w tyle za innemi klubami i w dziedzinie sportu awjonetkowego.

Prezes Aeroklubu Lwowskiego, na klubowej awjonetce typu JD 2 bis, dokonuje raidu na przestrzeni 1500 km na trasie: Warszawa — Lublin — Dęblin — Warszawa — Toruń — Poznań — Łódź — Warszawa — Dęblin — Lublin — Lwów, następnie bierze na niej udział w L. p. — z. P. oraz odbywa loty propagandowe w Borysławiu, Jedliczach i Zarzeczu, wylatując w ciągu sezonu około 40 godzin.

Wreszcie Lubelski Klub Lotniczy może się pochwalić działalnością sportową już w pierwszym roku swego istnienia. Na jego awjonetce, typu D. U. S. III z silnikiem Walter 60 KM, dokonuje wiele lotów propagandowych oraz bierze udział w L. p.-z. P. członek i instruktor klubu, p. W. Szulczewski, otrzymując wyróżnienie za akrobacje. Klub Lubelski przygotowywał się do pobicia światowego rekordu długości w klasie awjonetek jednomiejscowych o wadze własnej do 350 kg. Późna pora i konieczność dokonania przeróbek w konstrukcji płatowca uniemożliwiły dokonanie lotu w jesieni zeszłego roku. P. Szulczewski, trenując się do niego, dokonał pięknego raidu na przestrzeni 1200 km, z czego przestrzeń Lublin — Lwów — Kraków — Poznań przebył bez lądowania (820 km) w ciągu 8 godzin, wykazując, iż płatowiec nie zawiódł przewidywań konstruktorów.

Tak przedstawia się działalność sportowa klubów, przyczem należy zaznaczyć, iż na 8 klubów lotniczych, które wykazały się intensywną pracą, jedynie 4 posiadały własne awjonetki.

Nie znaczy to, aby kluby nieposiadające płatowców sportowych

nie uprawiały turystyki powietrznej.

Owszem, wiemy np., iż członkowie Aeroklubu Akademickiego w Poznaniu, który jest właścicielem płatowca szkolnego Albatros B II, wykonali wiele lotów propagandowych do miast i majątków woj. Poznańskiego, Pomorskiego i Warszawskiego (Gniezno, Kalisz, Bydgoszcz, Chełmno, Toruń, Obory, Pleszew, maj. Lubin, maj. Skąpe i inne). Loty te, trwające łącznie $12^1/_2$ godzin, dokonane przez p. p. Rosińskiego, Mościckiego i inn., są niewątpliwie bardzo dobrem przygotowaniem do tej turystyki, którą Klub zacznie prowadzić z chwilą uzyskania płatowca sportowego.

Taksamo i kluby, które posiadały w ubiegłym sezonie płatowce sportowe, starały się także o przygotowanie turystyczne dla młodych pilotów, umożliwiając im dokonywanie dalszych lotów lub raidów na płatowcach szkolnych.

Aeroklub Akademicki w Krakowie zorganizował raid po środkowej Małopolsce na trasie 900 km. Lot ten był dokonany na Hanriot'cie XIV przez pp. J. Sido i J. Załłokala, na trasie: Kraków—Mielec — Jasło — Krosno — Jedlicze — Jarosław — Kraków. Aeroklub Akademicki w Warszawie wprowadził dla świeżo wyszkolonych pilotów obowiązkowy trening na awjonetce PS 1 z silnikiem Anzani 45 KM.

To krótkie zestawienie działalności sportowej klubów lotniczych wykazuje nam dobitnie, iż sezon ubiegły był przełomowym dla sportu lotniczego i pozwala nam wysnuć wnioski co do sezonu nadchodzącego.

O ile w zeszłym roku właściwą działalność sportową prowadzić mogły tylko 4 kluby, o tyle w roku bieżącym i pozostałe 4, które, jak wykazałem, przygotowywały się do turystyki lotniczej, będą mogły wykazać się czynnym udziałem i wynikami tem lepszemi, iż opartemi na poważnem przygotowaniu własnem i doświadczeniu klubów innych.

Toteż sezon tegoroczny zapowiada się nadzwyczaj bogato.

Zwyczajem innych dziedzin sportów motorowych, winniśmy i my mieć swój kalendarz sportowy.

Nie mamy go jeszcze, lecz wiemy dobrze, co się dzieje w tej wielkiej rodzinie lotniczej, którą tworzą kluby, zgrupowane w Zrzeszeniu Klubów Lotniczych.

Wiemy pozatem, iż gdy nadejdzie odpowiednia pora, która pozwoli narozcież otworzyć podwoje hangarów, powstanie wtedy jeszcze więcej projektów: dalekich przelotów, raidów, prób bicia rekordów, zawodów i t. d.

Gdy inne gałęzie sportów co roku, przy zamknięciu działalności za sezon ubiegły, sumują wyniki dodatnie klubów i poszczególnych zawodników, by ustalić najlepszy klub lub ogłosić mistrza Polski, czyż sport lotniczy nie ma do tego prawa, czyż wśród pilotów sportowych niema tego jednego, któremu przy końcu sezonu sportowego należałoby przypiąć Orła Białego — odznakę mistrza Polski?

Zastanowić się więc musimy nad ustaleniem planu zawodów i mistrzostw lotniczych na r. 1930.

Pierwszem zagadnieniem, które należy poruszyć, jest kwestja zawodów wewnętrznych, któreby wysunęły pilotów danego klubu na oficjalnych jego reprezentantów.

Myślę, iż o regulowaniu zawodów wewnętrznych decydować powinien sam klub, stosownie do warunków lokalnych; jest jednak rzeczą pewną, iż o wysunięciu czołowych pilotów danego klubu decydować winny: precyzja w lądowaniach polowych, dobra orjentacja przy dalekich przelotach i umiejętność latania na busolę, wytrzymałość na dłuższe przebywanie w powietrzu (minimum około 3-ech godzin przy rozmaitych warunkach meteorologicznych), odbycie pewnej ilości dalszych przelotów poza lotniskiem macierzystem, gruntowna znajomość techniczna płatowca i silnika, na którym dany pilot będzie stawać do zawodów, no i ten najważniejszy warunek—żyłka sportowa.

Należy przypuszczać, iż z każdego klubu wyjdzie po paru pilotów, którzy w miarę możności lub też stosownie do ich specjalnych uzdolnień stawać będą do zawodów międzyklubowych tego lub innego typu.

Biorąc pod uwagę 6 klubów, które na początku nadchodzącego sezonu dysponować będą płatowcami sportowemi (około 12-u sztuk), da nam to od 18 do 24 pilotów—zawodników.

Należałoby teraz stwierdzić, jakie imprezy uważamy za decydujące przy eliminacji klubów i pilotów.

Sądzę, iż przedewszystkiem wskazanem jest na sezon bieżący połączyć pewne środowiska sportu lotniczego dla przeprowadzenia imprez lotniczych na wspólnym terenie, co wpłynie dodatnio na dobre zorganizowanie zawodów i nie stworzy zbyt dużej ich ilości, a pozatem przyniesie to jeszcze tę znaczną korzyść, iż kluby wspólnie organizując pracę sportową zbliżą się ku sobie.

Możnaby stworzyć centra następujące:

Warszawa
Kraków—Katowice
Lwów
Lublin—Biała Podl.
Poznań.

Pozostałe cztery środowiska mają do wyboru: zawody o charakterze zlotów gwiaździstych, raidy łącznie z innemi próbami eliminacyjnemi, lub też zawody na szybkość na trasie zgóry określonej.

Zresztą nie wątpię, iż pomysłowość przyniesie wiele innych propozycyj. W podanem wyżej projekcie niektóre imprezy wydają mi się zgóry przywiązane do pewnego środowiska.

Tak więc trasa Lublin — Biała wydaje się bardzo odpowiednią do zawodów o charakterze wyścigów, przyczem możnaby było, przy zaprojektowaniu trasy o kształcie trójkąta, stworzyć warunki potrzebne do ustanowienia rekordu szybkości, co winno zarazem być eliminacją do dalszych prób bicia rekordów światowych tego samego rodzaju, w tej samej kategorji.

Lwów znowu nadaje się wyśmienicie do zlotu gwiaździstego, jako klub, leżący na dalszych rubieżach Polski, przyczem zlot taki mógłby trwać 2—3 dni.

Pozostaje więc Warszawa i Poznań, lecz możliwości mamy jeszcze wiele.

Poznań jest otoczony wieloma lotniskami, Pomorze blisko, czyż nie należałoby zorganizować raidu Pomorskiego?

Nie przesądzamy, z czem w bieżącym sezonie sportowym wystąpi Warszawa, gdyż przekonani jesteśmy, iż klub ten, który w roku zeszłym był przodującym w turystyce powietrznej, nie pozostanie i w bieżącym roku w tyle.

Możliwe, iż żadna z zaprojektowanych przezemnie imprez nie będzie zrealizowana, lub też odbędzie się w innem środowisku, lecz chodziło mi jedynie o przy-

kład, jak możnaby sobie ułożyć całokształt zawodów.

Zajęcie odpowiednich miejsc, lub też chociażby sam udział w zawodach zaprojektowanych wyżej, przynieść winny tak klubowi, jak i zawodnikowi pewną ilość punktów.

Lecz nie jest to jeszcze wszystko, od czego ostateczna eliminacja będzie zależeć.

Wiemy bowiem, iż we wrześniu bieżącego roku odbędzie się III-ci konkurs awjonetek, przyczem charakter jego został znacznie zmieniony, ze względu na wprowadzenie raidu.

Dzięki temu raidowi, III-ci konkurs awjonetek staje się imprezą o charakterze sportowym i niewątpliwie udział w nim pilota klubowego powinien wpłynąć w znacznym stopniu na wysunięcie się jego na czoło innych współzawodników.

Lecz i to nie jest jeszcze wszystko, o ile chodzi o działalność sportową na terenie Polski, gdyż na ogólną punktację winny wpłynąć jeszcze i takie rzeczy, jak ustanowienie rekordu polskiego w którejkolwiek z klas awjonetek, odbycie raidu po Polsce, przyczem w tym wypadku punktacja winna być uzależniona od ilości przelecianych km łącznie, oraz od innych cech charakterystycznych danego raidu, jak: długość etapów dziennych, miejsca lądowania (lotniska czy lądowiska) i t. p.

Nie należy wreszcie zapomnieć, iż posiadamy pilotów turystycznych, którzy rozumieją sport lotniczy we właściwy sobie sposób i niewątpliwie działalność ich zasługuje też na wyróżnienie, tembardziej, iż musi ona pociągać za sobą wysoką klasę pilota.

Mówię tu o turystyce powietrznej, polegającej na licznych lotach po Polsce, często w niedalekiej odległości od lotniska macierzystego, lecz odbywających się stale i planowo, o pewnym charakterze odkrywczym nowych terenów do lądowania i uniezależnienia się od lotniska oficjalnego.

Idealnym reprezentantem tego kierunku turystyki jest kpt. Babiński, którego wyniki, wyżej przezemnie umieszczone, mówią najlepiej same za siebie.

Tego rodzaju działalność sportową należałoby punktować w zależności od godzin wylatanych i odkrytych nowych lądowisk, jako rzeczy mającej wielkie znaczenie dla rozwoju turystyki lotniczej.

Są także piloci — akrobaci — i tym należałoby się pewne wyróżnienie.

Tyle, o ile chodzi o działalność sportową na terenie Polski. Wiemy dobrze z roku zeszłego, iż młode nasze lotnictwo sportowe sięga też i zagranicę.

Niewątpliwem jest, iż raidy zagraniczne winny być punktowane o wiele sowiciej niż krajowe, podobnie jak ustanowienie rekordu światowego wysunie znacznie naprzód tak klub jak i pilota w ostatecznej eliminacji.

Nie mówię już o udziale w Konkursie Międzynarodowym Awjonetek, gdyż wydaje się rzeczą słuszną, iż do nich winni stawać właśnie ci piloci, których dotychczasowa działalność sportowa wysunęła na czołowe miejsce.

Kończąc szkic projektu organizacji działalności sportowej klubów, pragnąłbym, aby nad moim artykułem wyłoniła się dyskusja, któraby skonkretyzowała poglądy ludzi zainteresowanych i wpłynęła na ułożenie szczegółowego projektu zawodów na sezon obecny.

WITOLD RYCHTER
Kierownik Szkoły Lotniczej A. A. W.

# Klubowe szkolenie w pilotażu

W roku 1929 Kluby wyszkoliły 92 pilotów. Nie dokończyło szkolenia, latając samodzielnie, 27 osób, z czego 8 w dn. 31 grudnia szkolenie już kończyło.

Mężczyzn wyszkolono 87, kobiet 5. Wszystkie panie wyszkoliły się w A. A., a mianowicie: 2 w Poznaniu, 2 we Lwowie i 1 w Wilnie.

Statystyka wyszkolonych pilotów według wieku przedstawia się następująco:

| | Aer. Akad. | Inne Kluby |
|---|---|---|
| Do 21 lat | 16 | 9 |
| Od 22 do 25 | 33 | 2 |
| Od 26 do 30 | 22 | — |
| Powyżej 30 lat | 7 | 3 |

Na poszczególne zawody przypada:

| | A.A. | Inne |
|---|---|---|
| Inżynierowie i technicy | 9 | 3 |
| Inne wolne zawody | 2 | — |
| Urzędnicy i nauczycielowie | 6 | 1 |
| Handlowcy i przemysłowcy | 3 | — |
| Oficerowie sł. cz. | 3 | — |
| Rzemieślnicy | 3 | 6 |
| Studenci | 48*) | 2 |
| Uczn. szk. śr. | 4 | 2 |
| | 78 | 14 |

*) W tem stud. politechnik — 22.

Spróbuję teraz przeprowadzić kalkulację szkolenia nadmieniając, że będzie to tylko próba, gdyż posiadam do dyspozycji materjał szczupły i niejednakowo dokładny.

Obliczyć koszt szkolenia możemy w dwojaki sposób: albo szacując świadczenia wojska w naturze (sprzęt i środki pędne) i doliczając doń rzeczywiste wydatki Klubów, albo też biorąc na szkolenie pewien procent ogółu wydatków na Kluby, poniesionych przez Państwo, L. O. P. P. i same Kluby. Przyjmujemy pierwszy sposób obliczenia, korygowany przez drugi.

Rozbiciu przy szkoleniu uległo w Klubach 8 Hanriotów, do gruntownego remontu poszło płatowców szkolnych 10. Lotów szkolnych było 19.825 w czasie około 2.700 godz.

Obliczamy wartość zużytego sprzętu (łącznie z zużyciem maszyn, które w chwili zwracania ich wojsku były zdatne do lotu) na 250 tys. zł.; koszt zużytych środków pędnych szacujemy na 114 tys. zł. Doliczając do tego rzeczywiste wydatki na szkolenie (instruktorzy, mechanicy, administracja szkolna etc.) — około 60 tys. zł., otrzymujemy ogólną sumę wydatków na wyszkolenie 92 pilotów-turystów — około 424 tys. zł., czyli 1 pilot kosztowałby ok. 4.608 zł.

Mniej więcej zgadza to się z drugim sposobem obliczania:

Około 70% (tyle na szkolenie) wszystkich środków materjalnych Klubów w r. 1929, szacowanych na 600 tys. zł., wynosi 420 tys. zł.

Są to obliczenia wprawdzie przybliżone, ale dostatecznie wystarczające do wyrobienia sobie zdania o gospodarce Klubów w dziedzinie szkolenia.

Możemy jeszcze nadmienić, że kalkulacja szkolenia przeprowadzona w A. A. W. określiła kompletny koszt wyszkolenia 1 pilota-turysty na zł. 4.800.

Prof. TADEUSZ PRUSZKOWSKI
Prezes Zrzeszenia Klubów Lotniczych

# Kluby jako korporacje młodej lotniczej Polski

Niejednemu z pewnością związki i korporacje lotnicze wydają się „latającym nonsensem". Postaram się uzasadnić przeciwny pogląd. Kwestja lotnictwa narodowego, w krajach realnie myślących, a mających wielkie tradycje w systemie budowania sił obronnych, wykluczających u przeciwnika myśl zawojowania, została już dostatecznie zrozumiana.

W krajach tych — mam przedewszystkiem na myśli Anglję i Amerykę - wielka propaganda dąży do przeniesienia obywateli w powietrze.

W Anglji, księcia Walji, przyszłego króla, wsadzono na samolot jako ucznia-pilota i stworzono w ten sposób potężny, zastosowany do psychologji Anglika atut propagandowy, który każe całej młodzieży angielskiej marzyć o uzyskaniu patentu pilota. Anglicy wiedzą, że potęga lotnicza zabezpiecza ich kraj od niespodzianki odcięcia od świata, że utrzymuje i wzmacnia potęgę na morzu oraz hartuje psychikę młodzieży w stopniu jeszcze wyższym, niż sławne angielskie żeglarstwo.

Dlaczego powtarzam te znane każdemu fakty? My, Polacy, otoczeni ze wszystkich stron, narażeni jesteśmy również na izolację— i to w stopniu najwyższym. Przy dzisiejszym stanie techniki lotniczej, człowiek o pokroju Aleksandra Macedońskiego zorganizować może małe państewko jako potęgę grożącą światu, o ile, oczywiście, nie znajdzie u przeciwnika odpowiedniej kontrakcji.

Jestem zwolennikiem organizacji sportowo-lotniczych jako korporacji, kultywujących najwyższe poczucie honoru i odpowiedzialności dlatego, że na wypadek wojny musimy posiadać kadry, i to bardzo duże kadry, ludzi gotowych na wszystko, z ogromnem poczuciem odpowiedzialności obywatelskiej. Lotnictwo jest bronią, w której każdy zawodowy pilot jest właściwie ochotnikiem. Służba par exelence rycerska, polegająca przeważnie na wysokim poświęceniu pilota, nie da się załatwić zwykłym rozkazem. W lotnictwie pilot nieposiadający wymienionych zalet zawsze może nie spełnić swego obowiązku żołnierskiego „dekując" się pod mnóstwem pozorów.

Współżycie korporacyjne klubów lotniczych ma za zadanie rozwijanie cnót wspomnianej kategorji wśród młodzieży, gotowej stanąć na każde zawołanie w obronie zagrożonego bytu państwowego, oraz — potęgowanie ducha sportowego.

Pomijam wszystkie inne względy przemawiające za korporacjami, jako niewiążące się ściśle z lotniczemi zadaniami Klubów. Wspomnę tylko, że braterstwo, krzewienie cnót obywatelskich, duże poczucie odpowiedzialności, honoru i t. p. — te najistotniejsze cechy wszelkich korporacyj, zwłaszcza akademickich,—powinny być i są kultywowane w aeroklubach.

Zabawne obrządki, które wprowadził Aeroklub Akademicki w Warszawie przy pasowaniu wyszkolonych pilotów, stanowią jakby ornament, zdobiący wspomnienia. Nadawane, śmieszne herby, wynikające z podpatrzenia właściwości danego pilota, podkreślają typ. Wszystko razem przyczynia się do zespolenia korporantów.

Formy regulujące życie korporanckie nie są jeszcze ostatecznie ustalone. Zbiorowem dążeniem wszystkich klubów mogłyby i powinny być uzupełnione i udoskonalone.

Tak powstałe z drobiazgów i rzeczy większych zwyczaje utworzą tradycję, która dla przyszłych pokoleń klubowych będzie stylem epoki niezwykłej, w jakiej mamy szczęście bytować.

P. S. W feljetonie p. prof. Pruszkowskiego, zamieszczonym w poprzednim numerze, wkradł się chochlik drukarski. W wierszu piątym zamiast „posiada literacka" winno być, oczywiście, „przesada literacka", w czwartym zaś od dołu miast „pachodna s a m o l o t" — „pochodna s a m o l o t".

Za przeoczenie to Szanownego Autora i Czytelników przeprasza Redakcja

---

Kpt. pil. Z. BABIŃSKI

# Sztuka latania z punktu widzenia pewności a nie piękności lotu

Ponieważ poglądy moje, dotyczące umiejętności latania, uchodzą w sferach fachowych za nieco oryginalne, a metody doskonalenia, stosowane w praktyce codziennej, niezawsze są zalecane przez regulamin i instrukcje chcę na łamach prasy poddać dyskusji słuszność teoryj, których jestem wyznawcą, a niekiedy dopiero twórcą i zarazem, niestety, ofiarą z powodu niezrozumienia przez otoczenie pobudek, które mną kierują.

Po zainteresowaniu, jakie wywołały parokrotne moje zwierzenia w prasie, śmiem ufać, że nawet w wypadku, jeżeli nie uda mi się zjednać w ten sposób nowych zwolenników swych zasad, to jednak przyczynię się do przyspieszenia rozwikłania spraw niezmiernej wagi, bo traktujących o bezpieczeństwie latania, o zaufaniu publiczności do powietrznych środków lokomocji, a zatem—o całokształcie rozwoju lotnictwa.

Postaram się dowieść, co następuje:

1. Najważniejszym czynnikiem rozwoju lotnictwa cywilnego przyszłości będzie bezgraniczne zaufanie do tego nowego środka lokomocji.

2. Pilot-rzemieślnik nie da nigdy wystarczającej gwarancji bezpieczeństwa.

3. Podstawą rozwoju lotnictwa przyszłości będzie pilot „idealny". Będzie on tym fundamentem, na którym oprze się zaufanie klienta.

4. Tylko drogą intensywnego treningu, opartego na nowych, zdrowych zasadach, stworzymy typ pilota „idealnego".

5. W naśladownictwie ptaków szukajmy rozwiązania problematu stworzenia lotnictwa bezpiecznego, praktycznego, użytecznego w życiu codziennem.

— — — — — — — — —

Czas spędzony, przez pilota w powietrzu, da się podzielić na dwie klasy: *A* i *B*, z których druga *B* jest przeważnie znikomo mała w porównaniu z pierwszą *A*.

„*A*" — to godziny spokojnej pracy, zgodnie z powziętym zgóry planem, „*B*" — chwile krytyczne

Najczęściej, w przyjaznych warunkach lotu, klasa *B* sprowadza się do zera. Czas odpowiadający klasie *A* nazwę okresem zupełnego spokoju, jakgdyby śpiączki, w przeciwstawieniu do okresu walki, intensywnej pracy, napięcia nerwowego, niepokoju, a nawet panicznego strachu *B*. Chwile krytyczne są, i długo jeszcze będą, „złem koniecznem", zjawiskiem nieuniknionem, towarzyszem nieodłącznym zjawiska ruchu wogóle, a lotu tembardziej.

Szerokie sfery społeczne nie darzą dziś jeszcze zaufaniem samolotu-wagonu, samolotu-dorożki i t.d. Aczkolwiek pięknie brzmią oficjalne komunikaty o miljonach, przelecianych bez wypadku kilometrów i tysiącach przewiezionych bez wypadku ton towarów, wystarczy jedna jedyna katastrofa ze śmiertelnym skutkiem, aby z trudem zbudowany gmach zaufania runął, jak domek z kart.

Podkreślić należy, że prasa codzienna dostarcza swym czytelnikom, wprost dla sensacyj, nierównie więcej informacji, dotyczących wypadków i niepowodzeń lotniczych niż danych, świadczących o olbrzymich już ilościach godzin spokojnej i wydajnej pracy w powietrzu. Ameryka i ekran naśladują prasę. Dzieje się tak, powtarzam, gwoli sensacji, pomimo skrytości komunikatów oficjalnych i specjalnych zarządzeń, mających na celu zachowanie tajemnicy z łatwo zrozumiałych względów.

Jak widać, uwaga tych warstw społecznych, które z tych czy innych względów interesują się rozwojem lotnictwa, skierowana jest raczej na chwile krytyczne „*B*", niż „godziny spokoju" — „*A*".

Nawet w wojsku, gdzie, naogół biorąc, kwestje bezpieczeństwa odsunięto na plan drugi, doceniają kolosalne znaczenie latania bez wypadku. W Sowietach np. dekorują specjalną honorową odznaką zasługi personel eskadrowy, który w okresie rocznym wykonał w 100% wyznaczone zadania, jednakże bez uszkodzenia płatowca. Od tego, jak najbliższa przyszłość rozwiąże problemat walki pilota z niebezpieczeństwem w momentach, nazwanych przeze mnie, w braku lepszego terminu, „chwilami krytycznemi" będzie zależał w znacznym stopniu stopień zaufania klienta.

Mojem zdaniem, najprostszą, wskazaną tu dziś drogą będzie dążenie do stworzenia typu pilota „idealnego", wzamian pilota rzemieślnika, a nawet pilota-automatu, który dziś szkoli wojsko. Nie wierzę w automaty, które doskonale mogą opanować płatowiec w godzinach spokoju, jednak okażą się bezwartościowe w chwilach krytycznych. Podobnież pilot-rzemieślnik będzie „do niczego" w takich chwilach.

„Idealnym" pilotem nazwę tego, który jednoczy w sobie dokładną znajomość rzemiosła z dużą dozą artyzmu, pozwalającą mu zawsze i wszędzie, w chwilach kiedy sytuacja zmienia się i komplikuje nagle i niespodziewanie, znaleźć instynktownie właściwy sposób działania.

Artyzm, o którym mówię, nie jest żadnym talentem wrodzonym, lecz zdobyć się da drogą systematycznej, celowej i wytrwałej pracy.

Najzdolniejszy z pilotów jest dalekim od ideału, choćby dlatego, że:

1. ma poza sobą niejedną „kraksę",
2. nie może zaręczyć, czy ich nie będzie miał w przyszłości (a klient właśnie tego żąda...),
3. nieraz był, a prawdopodobnie i będzie, „o włos" od katastrofy, podczas kiedy, stosując inne metody postępowania, nie ocierałby się tak często o niebezpieczeństwo.

Doskonalenie się w sztuce latania w myśl chwalebnej dewizy: — Dość już „kraks", dość krwi, precz z niebezpieczeństwem — jest nauką pożyteczną, jak wiele innych, poparcia godnem zdobywaniem wiedzy.

Należałoby zachęcać jednostki, szukające nowych dróg rozwoju sztuki lotniczej, zamiast krytykować ich zapatrywania dlatego wyłącznie, że regulamin obowiązujący mówi co innego. Należy pamiętać, że 20 lat istnienia lotnictwa, to dopiero okres wczesnej jego młodości. Zresztą zadaniem regulaminu jest tylko normowanie sposobów wykonywania, usprawnienia *rzemiosła* lotniczego. Zdobywanie wiedzy przez pilotów-pionierów, podobnie jak doskonalenie się wybitnych jednostek bądź to na wyższych uczelniach, bądź też poza niemi, powinno podlegać jedynemu prawu — swobody bezgranicznej — o ile nikomu przytem krzywda się nie dzieje. Powiem więcej: polityka stypendjów byłaby wskazana w tym wypadku.

Wykonywanie bez zarzutu rzemiosła lotniczego niezawsze idzie w parze z doskonaleniem się. Intensywność pracy bezwątpienia wpływa dodatnio na podniesienie poziomu zdolności rzemieślnika. Jednak odwrotna strona medalu i wartość artysty stoi pod znakiem zapytania.

I dopiero zręczne opanowanie sytuacji zawikłanej, przez natychmiastowe zastosowanie jedynej w tym wypadku nakazanej metody postępowania, wystawia pochlebne lub liche świadectwo pilotowi jako artyście.

W większości wypadków tylko wewnętrzne zadowolenie jest mu nagrodą za przytomność umysłu i wprawę. Brak świadków lub nieświadomość grozy położenia ze strony przygodnych świadków nie pozwala im ocenić właściwości lub niewłaściwości zachowania się pilota, zarówno kiedy udaje mu się ocalić maszynę, jak i podczas katastrofy.

W 99-iu procentach wypadków zachowanie się pilota wpływa na przebieg procesu katastrofy niezależnie od tego, gdzie leżała jej przyczyna pierwotna.

W przeciwieństwie do oficjalnych raportów na protokółach komisyjnych, które stale uniewinniają pilota (odpowiedzialność pieniężna!) ten ostatni, w każdym prawie wypadku, ponosi jeżeli nie całkowitą, to w każdym razie część winy. Dowodem, że tak jest w istocie, będzie niezbity fakt, że obecność i n n e g o pilota w identycznej sytuacji zmodyfikowałaby przebieg wydarzenia i, być może, do katastrofy nie doszłoby. Obecność „idealnego" pilota (dziś jeszcze fikcja) z pewnością zapobiegłaby katastrofie nawet z przyczyn defektów materjałowych, „siły wyższej" i t. d.

Logicznem następstwem studjowania sytuacyj krytycznych powinno być sztuczne ich stwarzanie celem wypracowania środków walki z niemi. Pięknym przykładem sztucznego stwarzania takich sytuacyj są tak już rozpowszechnione w szkołach „ślepe loty".

To samo da się powiedzieć o najnowszych doświadczeniach Magnard'a, wykonywanych z pomocą kinematografu. (Patrz: „Illustration" ostatni numer z 1929 r.). Sytuacje krytyczne, świadomie

stwarzane, nie są tak niebezpieczne, jakby to się pozornie zdawać mogło.

— — — — — — — —

Z pośród wielu działów najpiękniejszej i jednocześnie najzdradliwszej ze „sztuk" — sztuki latania — na specjalną uwagę zasługuje bezwątpienia sztuka lądowania.

Tę właśnie ważką specjalność— ćwiczenia się w sztuce lądowania i to lądowania wszędzie, wybrałem sobie za cel do osiągnięcia.

Nauczyć się latać jest względnie łatwo. Toteż szkoły pilotów po macoszemu traktują tę umiejętność: „runda" ma trwać jak najkrócej i grunt—to odlot i przedewszystkiem lądowanie. Uczeń umiejący już prawie lądować bez podskoków jest, jak się to mówi, na wylaszowaniu. Przypomnijmy sobie pierwszy nasz lot samodzielny: kilka ostatnich sekund tego lotu przyczyniły najwięcej zdenerwowania instruktorowi, dozorującemu ten lot, nic go tak nie ucieszyło jak łagodne, prawidłowe muśnięcie kółek o ziemię. Jeżeli zatem zwykłe lądowanie jest rzeczą trudną, wymagającą ciągłego treningu i decydującą o udaniu się lub nieudaniu całego lotu, to o ileż trudniejszem i ciekawszem zagadnieniem będzie nieprzewidziane, niekiedy raptowne lądowanie przymusowe?

Zagadnienie to stanie się palącem, jeżeli zajrzymy do oficjalnych statystyk i zbadamy stosy protokółów „zmiany kategorji" płatowców wychodzących z obiegu, to znaczy zakwalifikowanych do remontu lub kasacji.

Niewtajemniczony ze zgrozą będzie musiał stwierdzić, że kapotaż, „pop", lub, w najlepszym razie, lądowanie „a la hydro" są pozycjami zgóry przewidzianemi dla płatowców, którym silniki w podróży odmówiły posłuszeństwa lub mgła nie pozwoliła na kontynuowanie podróży. Powrót na własne lotnisko, albo rozbicie maszyny w polu — oto dwie koszmarne możliwości, o których słyszy młody adept lotnictwa, zamierzający iść śladami Lindbergh'a, Costesa i innych. Spokojnego, normalnego szybowania ku ziemi i gładkiego zetknięcia się z nią bez uszkodzenia maszyny nie przewiduje się zupełnie, a jeżeli przypadkiem tak się stanie, że maszyna wyjdzie z opresji cało, uważa się pilota za cudownie ocalonego od katastrofy.

Jest to zapatrywanie całkiem słuszne, jeżeli uwzględnimy, że pilot przeciętny nie ma dziś zupełnie możności ćwiczyć się w lądowaniu poza lotniskiem, a, co za tem idzie, z chwilą, kiedy okoliczności nieprzewidziane zmuszą go niespodziewanie do poszukiwania lądowiska i stosowania jednocześnie całego szeregu ruchów i ewolucyj, nieodzownych w takich chwilach, traci odrazu panowanie nad sobą i styka się z powierzchnią ziemi w warunkach przeważnie najmniej wygodnych z tych, jakie sobie tylko wyobrazić można.

Regulamin pozwala dziś wyłącznie na rzeczywiście przymusowe lądowanie poza lotniskiem. Lądowanie dobrowolne, w celach treningu, jest zakazane. Jeżeli weźmiemy pod uwagę pilotów starych, to niejednokrotny przymus lądowania dał im cokolwiek doświadczenia, zahartował trochę nerwy, słowem oswoił nieco z tem ważnem zagadnieniem. Żaden z nich jednak nie może się nazwać mistrzem w tym fachu.

Oczywistem jest, że tylko trening: codzienny, intensywny, bez wytchnienia, w lądowaniach wszędzie, może nam dać typ pilota nieobawiającego się przymusowego lądowania, gotowego startować w podróż w każdą pogodę bez współdziałania meteorologji, na każdym, najgorszym nawet, silniku.

Tylko taki trening pozwoli nam zaoszczędzić setki i tysiące płatowców od zguby nieuniknionej. O tem, że trening ten musi być ujęty w karby, celem poskromienia zuchwalców i uniknięcia nadużyć, zbytecznem chyba wspominać. Ameryka stosuje już oddawna loty grupowe na poszukiwanie lądowisk i, zdaje się, że system ten daje doskonałe wyniki. Stopniowanie, jak w każdem zresztą ćwiczeniu, jest tutaj więcej niż pożądane i zaręczam, że dać może wyniki nieprawdopodobne.

Znaczenie propagandowe widowiska, jakiem będzie dla tłumu laików dobrowolne lądowanie płatowców po wsiach, miasteczkach i osadach, będzie kolosalne. Aby przekonać się, co dziś ten tłum laików sądzi o bezpieczeństwie komunikacji lotniczej, wystarczy zaobserwować te tłumy ciekawych, jakie zbiegają się do samolotu, który niespodziewanie obniżył lot, dotknął ziemi i zatrzymał się np. przed podjazdem malowniczo położonego dworku wiejskiego. Z zasady ludzie ci węszą katastrofę, zapytują o rodzaj defektów i uszkodzeń i dziwi ich niepomiernie widok załogi zdrowej i całej, szykującej się spokojnie do dalszego lotu. Ludziom w głowie się jeszcze pomieścić nie może, że samolot współczesny, już przy dzisiejszym stanie techniki lotniczej i przy postawieniu na odpowiedniej stopie treningu pilota, jest zdolny obywać się bez lotniska. Mnóstwo terenów naturalnych zastąpi mu lądowisko w zupełności. Wynalazki w rodzaju „La Cierva" staną się zbyteczne.

O ile mamy zapewnić rozwój lotnictwu jako środkowi lokomocji, musimy uczynić je praktycznem, pożytecznem w życiu codziennem. Inaczej pozostanie ono dostępnem i zrozumiałem tylko dla nielicznej rzeszy lotników, latających przeważnie z zamiłowania lub z nałogu, nigdy dla potrzeby. Lotnictwo praktyczne — to swobodne przenoszenie się z miejsca na miejsce na wzór ptaków. Uprzytomnijmy sobie, do jakiego stopnia spadłaby wartość skrzydeł dla ptaka, gdyby pod groźbą katastrofy dozwolone mu było lądowanie wyłącznie w pewnych odległych od siebie punktach. Zapamiętajmy sobie, że ptak jest królem przestworzy nie dlatego, że lata, lecz tylko dzięki temu, że może w dowolnej chwili i w dowolnem miejscu l o t rozpocząć i przerwać go. Człowiek, o ile chce mu berło królewskie wydrzeć, musi ten i d e a ł o s i ą g n ą ć.

---

*AEROKLUBOWE KUJAWIAKI*

*K. L. S. już program swój opracowała.*
*Do współpracy z rządem kluby powołała,*
*Ale w sejmie mówią, że współpraca tyczy,*
*Kiedy z rządem w zgodzie idą — pułkownicy.*

*Warszawa prezesa nowego dostała,*
*Mówiono godzinę, teraz — sześć bez mała.*
*Wiceprezes czasem ster dyskusji schwyci,*
*Lecz że sam gaduła, z obrad — często nici.*

*W Krakowie minęła wymowy obawa,*
*Gdy lekarz zastąpił tam doktora prawa.*
*Bo, zresztą, w lotnictwie tak już się poczyna:*
*Gdy ustąpi prawo, wchodzi — medycyna.*

*Sekcja snać zamówień nie pragnie już więcej,*
*Bo RWD robić chce — dziewięć miesięcy.*
*Ludek się oburza, każdy wszak pamięta,*
*Że w tym czasie winny być już — RWDzięta.*

# LOT MAŁEJ ENTENTY i POLSKI 1930

W czasie od 10—13 lutego odbyła się w Warszawie konferencja Aeroklubów Państw Małej Ententy i Polski.

Na Konferencję tę przybyli:

Z ramienia Aeroklubu Jugosławji:
mjr.-pilot D. Radowitch.

Z ramienia Aeroklubu Czechosłowacji:
inż. F. Stoces,
dr. E. Hof,
inż. B. Feigl,
mjr. J. Jiront.

Z ramienia Aeroklubu Rumunji:
pułk.-pilot G. Negreskou,
kpt.-pil. G. Bauciulesco.
mjr.-pil. G. Marinesco.

Z ramienia Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej udział brali:
wiceprezes St. br. Rosenwerth,
mjr.-pil. W. Makowski,
mjr. dypl. B. Kwieciński,
inż. M. Kurman.

Obowiązki sekretarza konferencji pełnił por. pil. St. Micewski.

Konferencja miała na celu ustalenie Regulaminu Zasadniczego Lotów Małej Ententy i Polski, aby w ten sposób uniknąć przypadkowości przy układaniu corocznego regulaminu.

Wniosek polski Regulaminu Zasadniczego został z małemi zmianami przyjęty, przyczem przedstawiciele czescy, z braku nieograniczonych pełnomocnictw, podpisali regulamin ten tylko warunkowo.

Regulamin określa rodzaj samolotów, mogących wziąć udział w tych zawodach (tylko dwusiedzeniowe), reguluje jaki personel może wziąć udział i, wkońcu, jako zupełną nowość, wprowadza zasadę, że rozgrywka odbywa się między ekipami poszczególnych państw, a nagrody honorowe w ten sposób zdobyte przypadają Aeroklubowi danego Państwa. Nie przesądza to jednak o możności ufundowania nagród indywidualnych dla poszczególnych załóg.

Dalej regulamin określa termin zawodów corocznych (między 15.VII. a 1.IX) oraz kolejność organizowania ich przez aerokluby poszczególnych państw.

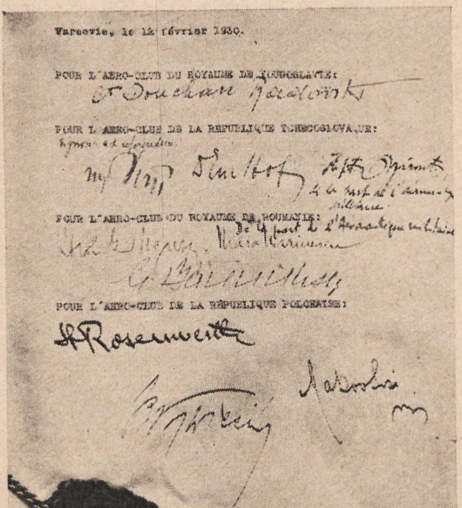
Korzystając z obecności delegatów zainteresowanych klubów, A.R.P. przedstawił do dyskusji projekt szczegółowego regulaminu tegorocznego Lotu, organizowanego, jak wiadomo, przez Aeroklub R. P.

Regulamin ten nie spotkał się z żadnemi sprzeciwami.

Obrady toczyły się w nadzwyczaj miłej atmosferze, szereg przyjęć i zwiedzań uprzyjemnił miłym gościom pobyt w Warszawie. *B. J. K.*



Uczestnicy konferencji w lokalu A. R. P.



Varsovie, le 12 février 1930.

POUR L'AERO-CLUB DU ROYAUME DE YOUGOSLAVIE:

POUR L'AERO-CLUB DE LA REPUBLIQUE TCHECOSLOVAQUE:

POUR L'AERO-CLUB DU ROYAUME DE ROUMANIE:

POUR L'AERO-CLUB DE LA REPUBLIQUE POLONAISE:

Ostatnia strona regulaminu z podpisami uczestników konferencji.

## REWELACYJNE SPRAWOZDANIE RHÖN-ROSITTEN GESELSCHAFT

Według wykazów, które się ukazały obecnie, powyższe towarzystwo, grupujące koło 120 klubów szybowcowych, wydało 1700 dyplomów pilotów, w czem 200 wyższych. Wzrastająca wciąż liczba kandydatów tłumaczy się między innemi wyśmienitemi metodami szkolenia, stosowanemi na Wasserkuppe. Po odbyciu pierwszych lotów na szybowcu Zvegling i uzyskaniu świadectwa A, uczeń przechodzi na szybowiec typu bardziej doskonałego „Prüfling" celem nabycia świadectwa B.

Dla wytrawnych pilotów oraz kandydatów do najwyższego dyplomu C istnieją szybowce „Professor", nadające się już do lotów rekordowych.

Szkolenie odbywa się głównie między kwietniem a październikiem i w roku 1929 prowadzone było pod wytrawnym kierunkiem Steammer'a, Groenhofa, Krebsa i Kronfelda.

Większość z pośród 269 uczniów, byli to studenci politechnik, akademij sportowych, nauczyciele gimnastyki oraz artyści. Należy również nadmienić, iż poraz pierwszy zapisały się do szkoły dwie kobiety, kilku Holendrów, Francuzów, Belgów, Amerykanów oraz oficer grecki. Ogólna liczba wzlotów 4 505, a dyplomów według kategorji A — 138, B — 121, C — 30.

Instytut w Rossitten (nad Bałtykiem), terenowo lepiej położony dla nowicjuszy, wykazał również wzrost frekwencji (176 uczniów w r. 1928, 303 — w 1929). Lotów dokonano 5 818, dyplomów wydano: A — 159, B — 89, C — 32. Rossitten posiada tę wyższość nad Rhön, iż loty mogą się odbywać przy wszystkich kierunkach wiatru.

Wielki napływ uczniów spowodował powiększenie liczby miesięcy szkolnych przez włączenie zimy. Ostatni kurs rozpoczął się na Boże Narodzenie.

## OD REDAKCJI

Niniejszy numer powstał przy współpracy Komisji Lotnictwa Sportowego i Klubów. Za tę pomoc pozwalamy sobie wyrazić Komisji i Klubom podziękowanie.

Nadmiar materjału specjalnego uniemożliwił uwzględnienie w tym numerze tematów aktualnych, oraz omówienie z wszechmiar interesującego artykułu p. kpt. Babińskiego. Polecamy go uwadze pilotów, mając nadzieję, że zechcą zapoczątkować dyskusję.

W artykule wstępnym wkradła się pomyłka. Podano tam **ogólną** ilość lotów (30 tys.) wykonanych w Klubach, a nie ilość z r. 1929 (25 tys. w 3278 godz.). W innych artykułach omyłki tej niema.

# KRONIKA POLSKA

## SPORT

**Udział Polski w międzynarodowym konkursie awjonetek.** Wobec pojawienia się komunikatu, informującego mylnie o uchwale K.L.S. i A.R.P. co do polskiej ekipy, mającej wziąć udział w tegorocznym międzynarodowym konkursie awjonetek, należy pamiętać, że poza 6 płatowcami RWD, które będą stanowić polską ekipę oficjalną, mogą brać udział w wymienionym konkursie także inne polskie awjonetki, zgłoszone w dowolnej liczbie przed 15.III. r. b. do Aeroklubu R. P. O dopuszczeniu awjonetki decydować będzie K.L.S., która, licząc się z możliwością udziału innych, poza ekipą oficjalną, maszyn, zastrzegła u organizatorów chalenge'u udział narazie 10-ciu płatowców polskich.

**Odznaka pilotów-turystów.** W swoim czasie kluby zgłosiły do Związku Aeroklubów Akademickich projekty na odznakę pilota-turysty. Zarząd Gł. A. A., po zapoznaniu opinji zainteresowanych czynników, doszedł do wniosku, że ustanawianie odznaki dla pilotów nie należy do jego kompetencji i jest narazie zbyteczne.

Obecnie sprawa odznak staje się ponownie aktualna. Godzi się więc zauważyć, że chcąc wyodrębnić naszych pilotów klubowych niekoniecznie trzeba się uciekać do ustanawiania nowych odznak; istnieje bowiem międzynarodowa odznaka pilota F. A. I., którą nasi piloci-turyści z chwilą uzyskania świadectw uzdolnienia od M. K. i licencji A. R. P. będą mogli nosić. Odznaka ta powinna wystarczyć do chwili, kiedy powołane czynniki zdecydują wprowadzenie odznaki jednakowej dla wszystkich pilotów cywilnych, nietylko turystów, lecz i pilotów komunikacyjnych.

## TECHNIKA

**Konkursowy silnik lotniczy.** Departament Aeronautyki Min. Spr. Wojsk. rozpisał przed kilku miesiącami konkurs na krajowy silnik lotniczy o mocy 80 koni.

Jakkolwiek termin konkursu upływa dopiero 20 lutego, łatwo już teraz zorjentować się w jego wyniku. Inż. major F. Peter skonstruował silnik, który odpowiada wszystkim warunkom konkursu. Silnik ten był już w ruchu 250 godz., przyczem nie wymieniano w nim żadnych części, mimo, że warunki konkursu zezwalają nawet na dwukrotną zmianę niektórych części podczas próby. Konstruktor osiągnął znaczną oszczędność paliwa, silnik jest niskoobrotowy, daje moc 80 MK. przy 1500 obrotach na minutę, waga wynosi zaledwie 127 kg. i wykonany jest całkowicie z krajowych materjałów, z wyjątkiem iskrownika i gaźnika.

## PRZEMYSŁ

**Lublin R XI.** W dniu 8 lutego r. b. w zakładach Plage i Laśkiewicz w Lublinie dokonano prób w locie nowego płatowca, zbudowanego całkowicie z krajowych surowców — Lublin R XI.

Samolot ten, zaprojektowany jest przez inż. Jerzego Rudlickiego, opracowany jest na podstawie wymagań Ministerstwa Komunikacji i danych, jakie zebrały Polskie Linje Lotnicze „Lot" oraz Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Aeronautyki, jak również Biuro „Veritas" w Warszawie.

**Awjonetki P Z L.** W P.Z.L.-u zamówiono prywatnie dwa egz. budującej się tam awjonetki.

**Polski „Moth",** budowany w Podlaskiej Wytwórni Samolotów odbył pierwsze próby.

## KOMUNIKACJA

**Rozszerzenie działalności Polskich Linij Lotniczych.** Z dniem 1 lutego r. b. P.L.L. „Lot" uruchomiły specjalny oddział, poświęcony sprawom aerofotogrametrji, którego zadaniem będzie wykonywanie wszelkiego rodzaju pomiarów geodezyjnych przy pomocy zdjęć, robionych z samolotów na obszarze całej Polski.

Podjęcie tej pracy przez P. L. L. „Lot" powitać należy z pełnem uznaniem, gdyż niewątpliwie odda ona ogromne usługi naszemu życiu gospodarczemu.

Dokonywanie pomiarów geodezyjnych przy pomocy fotografji lotniczej stosowane jest oddawna z wielkiem powodzeniem zagranicą, a we Francji niemal wszystkie miasta przy sporządzaniu planów regulacyjnych korzystają z pomocy lotnictwa.

Plany lotniczo-fotograficzne oddają nieocenione usługi szczególniej przy zdjęciach terenów trudno dostępnych, zabytków architektonicznych, objektów przemysłowych i t. p. oraz przy pomiarach lasów, ustalaniu ich wielkości i oszacowywaniu drzewostanu. W Niemczech naprzykład, wszystkie lasy państwowe pomierzone zostały przy pomocy lotnictwa, a uzyskane plany dały podstawę do opracowania szczegółowych wytycznych gospodarki leśnej.

Kierownictwo działu aerofotogrametrj P. L. L. „Lot" objął inż. miernictwa, pilot i obserwator p. Tadeusz Wereszczyński, który od wielu lat pracy tej poświęca się praktycznie oraz ukończył studja specjalne zagranicą. P.L.L. „Lot" ponadto korzystać będą z pomocy najwybitniejszych sfer naukowych i fachowych.

Metoda dokonywania pomiarów uzgodniona została z Wydziałem Miernictwa Ministerstwa Robót Publicznych, który ją poleca stosować.

W roku bieżącym P. L. L. „Lot" przyjmować będą zamówienia na przeprowadzanie pomiarów gruntów prywatnych dla celów gospodarczych i ewidencyjnych oraz zajmą się pomiarami miast i osiedli, dla dokonania planów orjentacyjnych, które będą stanowić podstawę przy ich regulacji.

Obecnie ustala się szczegółowy plan pracy, aby z wczesną wiosną rozpocząć dokonywanie zdjęć.

**Nowy międzynarodowy szlak lotniczy.** Umowa lotnicza, zawarta ostatnio między Polską a Rumunją, stwarza stałą komunikację lotniczą, która łączy Polskę z Rumunją i umożliwia równocześnie połączenie lotnicze morza Bałtyckiego z morzem Czarnem. Umowa ta wejdzie w życie po jej podpisaniu i zaratyfikowaniu przez władze ustawodawcze obydwu państw. Prawdopodobnie już z końcem pierwszej połowy bieżącego roku odnośna komunikacja będzie uruchomiona.

Nowa linja lotnicza prowadzić będzie przez Lwów, Czerniowce i Galatz do Bukaresztu, z lądowaniem w powyższych miejscowościach. Komunikacja odbywać się będzie na 3-motorowych, luksusowo wyekwipowanych samolotach typu Fokker.

Zalety tej komunikacji wykazują najlepiej następujące cyfry: całkowita odległość Gdańsk—Stambuł wynosi 1990 km. Powyższą przestrzeń samolot przelatywać będzie w czasie 14 godzin, a więc będzie można odbyć tę podróż w ciągu jednego dnia w lecie, a w ciągu 2 dni w zimie, aż do czasu urządzenia oświetlenia nocnego na tej linji, co jeszcze skróci czas podróży w porze zimowej.

**O rentowność komunikacji powietrznej.** Wydział Lotnictwa Cywilnego Min. Komunikacji zwrócił się do poczty głównej w Warszawie z zapytaniem, jak się przedstawia cyfrowo korespondencja pocztowa między Warszawą a Poznaniem; sprawa ta pozostaje w związku z zamiarem utworzenia specjalnej lotniczej służby pocztowej na linji Warszawa—Poznań.

Eksploatacja żeglugi powietrznej przynosi deficyty. Jedynie poczta lotnicza w

zasadzie utrzymuje kalkulację. Na naszych linjach lotniczych pasażer, ważący wraz z bagażem około 100 kg., płaci za przelot na trasie Warszawa—Poznań około 70 złotych; jeżeli uwzględnimy, że zwykły list waży przeciętnie 20 gr., to licząc opłatę pocztową 30 gr., okaże się, że przewóz 100 kg. poczty przyniesie 1500 złotych.

Obliczenie wykazało, że uruchomienie specjalnej lotniczej służby pocztowej na linji Warszawa — Poznań opłacałoby się przy dziennej wysyłce 10 tysięcy listów.

**Grudzień w komunikacji powietrznej.** W ostatnim miesiącu ub. r. frekwencja na naszych linjach powietrznych utrymywała się na wysokim poziomie.

W miesiącu tym samoloty P.L.L. „Lot" dokonały 402 lotów według rozkładu lotów i dodatkowych, przelatując przestrzeń 91.949 km. i przewiozły 704 pasażerów, 2.968 kg poczty i 37.989 kg. frachtu (1.382 kg. gazet, 11.044 kg. bagażu pasażerskiego i 25.563 kg. towarów).

W bieżącym miesiącu samoloty kursują codziennie na wszystkich szlakach.

## L·O·P·P

**Otwarcie miesięcznego kursu obrony przeciwgazowej.** W dniu 20 stycznia odbyło się w Szkole Gazowej, na Marymoncie w Warszawie, uroczyste otwarcie miesięcznego kursu obrony przeciwgazowej dla delegatów wszystkich wojewódzkich okręgów Federacji Związku Obrońców Ojczyzny.

Kurs ten został zorganizowany staraniem i na koszt Zarządu Głównego LOPP.

W otwarciu kursu wzięli udział przedstawiciele władz wojskowych, policji państwowej, Czerwonego Krzyża, Zarządu Głównego F.Z.O.O., oraz Zarządu Głównego L.O.P.P.

Przemówienie powitalne wygłosił Prezes Zarządu Głównego L.O.P.P., inż. Eberhardt, podkreślając doniosłe znaczenie kursu dla obrony Państwa, poczem w imieniu Federacji przemówił gen. Górecki, który kurs ten uważa jako pierwszy realny krok tej potężnej organizacji, jaką jest Federacja, w dziedzinie obrony przeciwgazowej ludności cywilnej.

Następnie, jako gospodarz, zabrał głos Komendant Szkoły Gazowej płk. dypl. M. Jasiński i w końcu delegat Zarządu Gł. Czerwonego Krzyża, dr. Wroczyński.

**Zgromadzenie programowo-budżetowe Komitetu Stołecznego.** Dnia 30 stycznia odbyło się Zgromadzenie programowo-budżetowe Komitetu Stołecznego L.O.P.P.

Obrady, na które przybyło około 100 delegatów kół, zagaił prezes Komitetu, radca Floryanowicz, zapraszając na przewodniczącego p. St. Bobińskiego, na asesorów pp. Mierzejewską i Kozłowskiego, zaś na sekretarza p. Baranowskiego.

Po przyjęciu protokułu z poprzedniego zgromadzenia, członek zarządu Kom Stoł., p. Illinicz - Zeydel, złożył krótkie sprawozdanie z wykonania budżetu za rok 1929 i z działalności Komitetu w omawianym okresie.

Następnie p. Illinicz - Zeydel referował preliminarz budżetowy i program działalności Komitetu na rok 1930.

Preliminarz ten zamyka się w dochodach i wydatkach sumą 700.000 zł. Dochody oparte są na składkach członkowskich, wpływach z „Tygodnia Lotniczo-Gazowego" oraz funduszach, zbieranych na cele specjalne. Najpoważniejsze pozycje w wydatkach stanowią sumy, przeznaczone na: budowę Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej — 270.000 zł., dokończenie budowy warsztatów lotniczych na Okęciu — 100.000 zł., wyszkolenie i sprzęt przeciwgazowy—41.000 zł., stypendja naukowe — 25.000 zł., popieranie twórczości technicznej — 25.000 zł., propagandę — 18.000 zł., modelarnie lotnicze — 8.000 zł. Statutowa wpłata do Kasy Zarządu Głównego wynosi 137.500 zł.

Po dłuższej dyskusji preliminarz budżetowy i program działalności zatwierdzono, polecając zarządowi przeznaczyć ewentualną nadwyżkę wpływów z "Tygodnia Lotniczego" na powiększenie budżetu propagandy.

**Składnica Modelarska**, prowadzona do tej pory przez Zarząd Główny L. O. P. P., przeszła ostatnio pod kierownictwo Komitetu Stołecznego. Składnica mieści się w tym samym lokalu co i dawniej, przy Szkole Rzemieślniczej im. Konarskiego (Leszno 72) i posiada duży wybór materjałów modelarskich, książek i rysunków z dziedziny modelarstwa. Otwarta we środy od godz. 5-ej do 8-ej i w soboty od 3-ej do 5-ej pp.

**Koło L.O.P.P. Nr. 13 „Start" w Warszawie** należy do nielicznych kół Ligi, posiadających specjalne cele: prace w zakresie techniki lotniczej i propagandę lotnictwa wśród młodzieży szkolnej, czem w „Starcie" zajmują się dwie sekcje: warsztatowa i propagandowa.

Członkowie „Startu" rekrutują się z pośród młodzieży akademickiej i szkół średnich (uczniowie wyższych klas gimnazjów i szkół technicznych).

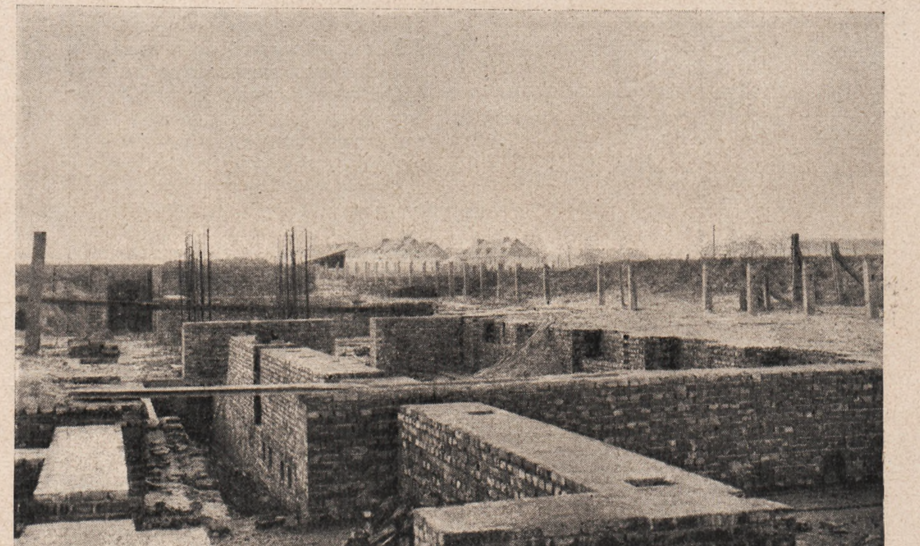
Sekcja warsztatowa posiada własny warsztat, wybudowany i zaopatrzony w narzędzia i materjały dzięki pomocy finansowej Kom. Stoł. L. O. P. P., który, w miarę potrzeby, wyznacza odpowiednie subsydja. Po wybudowaniu szybowca konstr. Uszackiego, rozpoczęto budowę następnego samolotu bezsilnikowego oraz awjonetki sportowo-szkolnej (silnik „Walter" 85 KM.) własnej konstrukcji (typ W. K. 2), która ma wziąć udział w III krajowym konkursie awjonetek, przyczem budowę szybowca finansuje Kom. Stoł. L.O.P.P., awjonetka zaś powstaje bez tej pomocy. W warsztacie pracują jedynie sami członkowie „Startu", zdobywając tem praktykę i doświadczenie z zakresu konstrukcyj lotniczych.

Sekcja propagandowa, powołana do życia w końcu ubiegłego roku, pracująca pod bezpośrednim kierownictwem Zarządu Koła, rozwija działalność tak na terenie własnej organizacji, jak i wśród młodzieży warszawskich szkół średnich. Wynikiem tego są dwa „Wieczory lotnicze", zorganizowane w sali odczytowej Kom. Stoł. L.O.P.P., mające na celu rozwinięcie propagandy lotniczej oraz życia towarzyskiego wśród własnych członków i powstanie 2 nowych Kół Szkolnych L. O. P. P., posiadających w chwili obecnej około 200 członków. Dla bliższego poznania teorji konstrukcyj lotniczych, zorganizowano, przy użyciu wyłącznie sił własnych, cykl wykładów, noszących nazwę: „Aerodynamika i wytrzymałość materjałów w projektowaniu samolotów".

## KLUBY

**Nowy klub.** Przy Kole Sportowem pracowników Polskich Zakładów Skody w Warszawie utworzona została sekcja lotnicza, która ma się wyodrębnić w klub lotniczy.

**Subwencje M. K.** Wydział Lotnictwa Cywilnego M. K. zawiadomił kluby, że od dn. 1.II. r. b. dotychczasowych subwencyj za loty (25 i 30 zł. za godz.) Ministerstwo Komunikacji wypłacać nie będzie. Nowe normy subwencyj M. K. na rok budżetowy 1930/31 ma opracować Komisja Lotnictwa Sportowego.



L. O. P. P. wznosi gmach Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej.

A. A. K. w roku przyszłym zamierza poświęcić się w większej mierze działalności sportowej i propagandowej. „Lot południowo-zachodniej Polski" urządzany będzie jako doroczna impreza na trasie prawdopodobnie zmienionej, obejmującej także Kielce.

Pozatem Klub projektuje szereg lotów w ramach propagandy L. O. P. P. do rozmaitych miejscowości na terenie województw Krakowskiego, Kieleckiego i Śląskiego, oraz lot zimowy do Zakopanego, podobnie jak w roku zeszłym.

Dzięki ofiarności p. mjr. Gilewicza, wzbogacił się majątek Klubu o samolot typu „Nieuport A.B.XV".

Czterech pilotów klubowych przeszło wyszkolenie na samolocie treningowym „Ansaldo A.300" oraz na awjonetce Działowskiego.

Pozatem dwóch pilotów klubowych lata na samolocie „Nieuport XV", co jest dowodem dobrego poziomu ich wyszkolenia w ciągu zaledwie jednego roku.

A. A. Wil. rozpoczął w połowie stycznia teoretyczny kurs pilotażu. Kurs dostępny jest również dla niecztonków, za opłatą 35 zł. od osoby.

Wykładane są następujące przedmioty: teorja lotu, budowa płatowców oraz materjały używane w lotnictwie (por. Oleszkiewicz), aeronawigacja i przepisy lotnicze (por. Leszczyński), aerologja (prof. Jantzen) i silniki lotnicze (inż. Janowicz).

**Samoloty L.O.P.P. dla klubów.** Zarząd Gł. L.O.P.P. powziął uchwałę, zalecającą komitetom likwidowanie własnych eskadr i przekazywanie płatowców klubom, które w zamian za to należy zobowiązywać do wykonywania propagandy płatowcowej na rzecz Ligi.

# RÓŻNE

**Przeloty granicy polsko-czechosłowackiej.** Na podstawie umowy polsko-czechosłowackiej został wyznaczony odcinek przelotowy na granicy polsko-czechosłowackiej. Odcinek ten zawarty jest: na północy gminą Horni Sucha po stronie czeskiej, z gminą Próchno po stronie polskiej; na południu—gminą Bystrice po stronie czeskiej z gminą Ustroń po stronie polskiej.

**Samoloty Curtiss w Polsce.** W kwietniu r. b. zamierza amerykańskie towarzystwo Curtiss'a zaprodukować w Polsce swe typy samolotów: Curtiss Conqueror 620 KM. oraz Curtiss Chaleenger 170 KM.

# WYDAWNICTWA

*Spadochrony — opis oraz próby.* W ub. mies. wyszedł listopadowy zeszyt „Sprawozdań i Prac Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa", wydawanych przez I. B. T. L. Zeszyt ten zawiera opis oraz próby spadochronów pióra kpt. - pil. inż. A. Seńkowskiego i kpt.-pil. inż. Z. Hergeta.

Pozatem w ub. mies. I. B. T. L. wydał *Uzupełnienie opisu samolotu Potez XXV* (regulacja), *„Opis iskrownika Scintilla"*, *„Samolot myśliwski Spad. 51—C. 1."* — opis szczegółowy z wykresami, oraz poprawki i uzupełnienia do wydawnictwa W. C. B. L. Nr. 22. — „Warunki techniczne — Drzewo".

# O CZEM PISZĄ INNI

## INTERESUJĄCA ANKIETA.

Nr. lutowy „Lotu Polskiego" zawiera wiele ciekawego materjału dla laików. Szczególnie interesująca jest ankieta o lotnictwie, przeprowadzona z wybitnymi polskimi władcami pióra. Posłuchajmy, co mówią nasi literaci o lotnictwie:

Strug kocha, czuje i lubi lotnictwo, uważając je za rewelacyjne zjawisko dla artysty.

Goetel uznaje lotnictwo jako wynalazek, ale nie widzi w niem momentów artystycznych i uważa, że jest zbyt mało propagowane.

Ossendowski jest zdania, że lotnictwo dostarcza zbyt mało emocji pisarzowi.

Kleszczyński nie lubi latać. (Autor „Benzynowej eskapady" chyba żartuje. Taki przecież nowoczesny gentleman!). Gotów jest wsiąść na samolot, gdy... „nie będzie dolnego miejsca w sleepingu".

Szpyrkówna jest upojona szybkością komunikacji powietrznej.

Choynowski przypuszcza, iż lotnictwo jest jedynym tematem na świecie, który się jako-tako broni przed grafomanami ze względu na konieczność znajomości techniki.

Najkapitalniej jednak określa swój stosunek do lotnictwa Wacław Sieroszewski. Twierdzi on, że *aby pisać o lotnictwie, trzeba być młodym i mieć narzeczoną, któraby również latała.*

Czcigodny nestor pisarzy zmartwił wielu członków naszej Redakcji. Młodzi jesteśmy, ale z tym drugim warunkiem jest zupełnie źle.

Nasze panie - pilotki, które miały zamiar wyjść zamąż, dawno to uczyniły, pozostałe zaś są tak bardzo lotnictwem zaabsorbowane, że nietylko nie chcą słyszeć o propozycji porzucenia wolnego stanu, lecz na lotnisku przestają dostrzegać nas, jako mężczyzn. Tak jest, bez przesady.

Byłaby, wprawdzie, na to rada—szkolić narzeczone, ale o tem znowu władze wojskowe słyszeć nie chcą...

## WROGOWIE LOTNICTWA.

Pod tym tytułem „Autolot" zamieszcza dłuższy artykuł, omawiający echa wypadku lubelskiego.

„Wrogami lotnictwa" nazwana jest prasa, która „potrafi często spłatać lotnictwu psiego figla przez dawanie na swych łamach posłuchu szkodnikom lotnictwa, ludziom zupełnie niefachowym, których ulubionem zajęciem jest objawianie uraz osobistych z wielką krzywdą dla ogółu". Tym razem zawiniła „niepodpisana, lecz znana lotnikom autorka" pisząc w „Polsce Zbrojnej" i „Myśli Niepodległej" wybitnie wrogo i tendencyjnie, „posługując się informacjami osób trzecich i niefachowych, oraz opatrując je komentarzami, do których prócz zdolności dziennikarskich, potrzebna jest przedewszystkiem wiedza fachowa".

„Autorka zwraca uwagę władzom, że dyr. Pawłowski nie miał prawa wieźć pasażera, gdż nie posiada dyplomu Ministerstwa Komunikacji. Jest to sprzeczne z prawdą, gdyż ukończył on szkołę pilotów i otrzymał dyplom klubowy, potwierdzony przez władze wojskowe, a do tej chwili żaden z pilotów nie posiada dyplomu Min. Komunikacji, gdyż pierwsza Komisja egzaminacyjna zbierze się dopiero w kwietniu r. b.

„W dalszym ciągu autorka przypisuje winę dyr. Pawłowskiemu, że spowodował wypadek. A gdyby poinformowała się u naocznych świadków, to dowiedziałaby się, że właśnie pilot chciał uniknąć wypadku, gdyż nie ryzykując przejścia nad drutami telegrafu na szosie z powodu krótkiego lotniska starał się zrobić przed niemi wiraż, w którym utracił szybkość i panowanie nad samolotem.

„Dalej czytamy, że awjonetka inż. Drzewieckiego typ JD2-bis jest wybitnie niestateczna, posiada zbyt słaby silnik i wymaga niezwykłej zręczności w pilotowaniu (!). Powtórzę: zapytajcie o zdanie fachowców, którzy wam powiedzą wręcz odwrotnie, że jest to idealna maszyna sportowa, posłuszna jak dziecko i wybaczająca wiele błędów".

Autolot kończy zdaniem: „O lotnictwie nie należy rozprawiać systemem kuchennym... ze szkodą dla całego społeczeństwa polskiego".

Cieszy nas bardzo, że „Autolot", który niedawno nie wiedział, „czego chcą Aerokluby Akademickie", dziś już tak bardzo do nich się przekonał, że wystąpił z gorącą, niemal płomienną obroną przed „wrogami". Niewątpliwie i sport lotniczy cieszyłby się z tego nawrócenia, gdyby przysługa mu oddana była przejawiona cokolwiek w poważniejszy sposób, z wykluczeniem organizacyj niezainteresowanych oraz kwestyj osobistych.

## ZAWODY, KTÓRE ZROBIĄ ZAWÓD.

Niedźwiedzią przysługę wyświadczył Aeroklubom Akademickim ktoś bliżej nieznany wydając komunikat o projektach zawodów sportowych A. A. na rok 1930.

Komunikat ten, który ukazał się w prasie lotniczej i codziennej, podaje:

„Prawdopodobnie w roku bieżącym Związek Aeroklubów Akademickich weźmie udział w międzynarodowym raidzie awjonetek dokoła Europy. Prócz tego Związek projektuje zorganizowanie:

1° propagandowego raidu na awjonetkach R. W. D. do państw południowo-słowiańskich, Grecji i Turcji; 2° takiegoż raidu do państw skandynawskich, Niemiec i Czechosłowacji; 3° raidu awjonetek dokoła Polski, oraz 4° raidu południowo-zachodniej Polski, w zakresie szerszym niż w roku ubiegłym".

Tymczasem Związek, jako taki, żadnych zawodów organizować nie zamierzał i organizować nie będzie. Należy to do A.R.P. i Klubów. Zrzeszenie Klubów Lotniczych pracuje obecnie nad ułożeniem programu zawodów, ale dotychczas nic konkretnego nie zdecydowano.

Ogłaszanie mało realnych zamierzeń może słusznie wywołać złe wrażenie w społeczeństwie, które dotychczas darzy Kluby zaufaniem głównie dlatego, że pracują bez szumnych zapowiedzi i reklamy.




## ANGLJA

**Lotnictwo bezmotorowe.** Pomimo wielkiej obojętności Aeroklubu dla spraw szybownictwa, towarzystwo Royal Aeronautical Society prowadzi zaciętą propagandę tegoż. W ostatnich czasach, dzięki ogólnoświatowemu zwrotowi w stronę lotnictwa bezmotorowego, propaganda ta zaczęła wreszcie wydawać rezultaty. Wydaje się rzeczą napozór dziwną, iż zgromadzenie uczonych chce stwarzać Koła sportowe młodzieży, jednak jest to zrozumiałe ze względu na wielkie zasługi lotnictwa bezmotorowego w jego współpracy z aerodynamiką teoretyczną. Dnia 4 grudnia pułk. Sempill na zebraniu R. Aer. Soc. ogłosił, iż kluby szybownicze mogą liczyć na poparcie finansowe towarzystwa, które zresztą zaprosiło na okres organizacyjny fachowca niemieckiego, dr. Georgi. Inny członek, p. Dagnell, ofiarował trzy szybowce, oraz przeprowadził uchwałę przeciw zakupowi szybowców niemieckich. Utworzony komitet otrzymał umowę British Gliding Association. Jego zebranie programowe odbyło się 30 stycznia b. r. Z powodu ożywionej działalności zwolenników szybownictwa, Królewski Aeroklub za pośrednictwem organu urzędowego „Flight" ogłasza dużo krytyki i zastrzeżeń w stosunku do tych, jakoby bezcelowych, zamierzeń.

**Przygotowanie do zawodów o puhar Schneidera.** Pomimo, że Ministerstwo Lotnictwa angielskie postanowiło oficjalnie nie brać udziału w zawodach o puhar Schneidera, załoga angielska pod kierunkiem Orlebara robi już przygotowania do przyszłych zawodów i opracowuje ulepszenia natury technicznej, pragnąc je zastosować do zeszłorocznych aparatów.

**Nowa próba pobicia rekordu odległości.** Z Anglji donoszą, że próba pobicia rekordu lotu na odległość zostanie ponownie podjęta po ustaleniu przyczyn, które spowodowały katastrofę Williamsa i Jenkinsa.

**Wykończenie budowy R—100.** Wykończony został drugi olbrzymi sterowiec angielski R—100, skonstruowany przez „Airship Guarantee Co"; zostanie on przetransportowany do Cardington i przymocowany do masztu, skoro tylko sterowiec R—101, który już odbył swe próbne loty, powróci do wielkich hangarów „Royal Airship Works".

**Helikożyro.** Gaunders i Roe wykończyli pierwsze helikożyro, zbudowane według planów inż. Isacco, na koszt Min. Lotnictwa.

W najbliższym czasie inż. Isacco, dawny współpracownik Pescary, ma zamiar wypróbować maszynę na lotnisku w Farneborouhg.

## AUSTRALJA

**Zakupy w Anglji.** Towarzystwo Australiam National Airways zamówiło w zakładach A. V. Roe and Co Ltd. 5 samolotów transportowych Avro Ten.

Typ Avro-Ten zaopatrzony jest w 3 motory Armstrong „Lynx" i jest prawie identyczny z budowanym przez tę fabrykę z licencji Fokkerem F VII 3 m.

## BOLIWJA

**Projekt nowego lotu transoceanicznego.** Lotnicy boliwijscy, Lucio Luizago i Haracio Vasquez, projektujący przelot nad południowym Atlantykiem na aparacie Junkers typ. Bremen (motor Hornet) przybyli do Bourget 24 stycznia. Jest to pierwszy etap ich podróży Dessau—Sewilla, z której to mają startować do przelotu.

## BELGJA

**Rada Naczelna Lotnicza.** Minister Komunikacji Lippens przedłożył do podpisu królowi dekret, powołujący do życia Radę Naczelną Lotniczą.

Zadaniem Rady, złożonej z 20 członków, będzie rozpatrywanie wszelkich spraw technicznych, prawnych i przemysłowych z dziedziny lotnictwa.

## FRANCJA

**Budżet lotniczy Francji.** Tegoroczny budżet Francji przeznaczony na lotnictwo wskazuje wyraźnie, jak dalece państwo tam ocenia lotnictwo jako czynnik swej mocarstwowej potęgi. Konsekwentnie po utworzeniu Ministerstwa Lotnictwa zwiększono okazale budżet, przeznaczony na cele lotnicze. W ten sposób wyraziła się w możliwie doskonały sposób koordynacja wysiłków nad rozbudową sił lotniczych państwa — najpierw przez stworzenie nowych form organizacyjnych, a następnie przez wydatne zasilenie lotnictwa środkami materjalnemi, dzięki rozszerzeniu jego ram budżetowych.

To ostatnie możemy zilustrować następującemi cyframi:

Budżet lotniczy Francji na 1930 rok przewiduje ogólnie:

na lotnictwo wojskowe—1.624 milj. fr.
„ „ cywilne — 459 „ „

W zestawieniu z rokiem ubiegłym, kredyty, przeznaczone na lotnictwo wojskowe, wzrosły o 94 milj. fr., a kredyty na lotnictwo komunikacyjne—o 84 milj. fr.

Ciekawsze pozycje budżetu stanowią:

a) rozbudowa lotnisk 180 milj. fr.,

b) subwencje na komunikację lotniczą 210 milj. fr.,

c) materjały pędne 102 milj. fr.,

d) płatowce i silniki szkolne 23 milj. fr.,

e) konstrukcja prototypów płatowców i silników 100 milj. fr.,

f) kupno seryjnego materjału lotniczego 563 milj. fr.

Najbardziej charakterystycznie przedstawia się stosunek budżetu wojskowego lotnictwa do budżetu armji lądowej, wynosząc 30% (we Francji Europejskiej) całości wydatków na armję.

Stosunek staje się specjalnie godnym uwagi, gdy porównamy go z naszą sytuacją, gdzie kredyty dla lotnictwa nie dosięgają nawet 10% budżetu, przeznaczonego dla wojska.

**740 km. w balonie sferycznym.** Balon Auvergne o pojemności 1,200 m$^3$, pilotowany przez Jana Delpuech i Raula Monpert, wystartował w dn. 30 grudnia ze stoków St-Claud o g. 16 m. 40 i, po przebyciu 740 km, wylądował w Oberroblingen koło Halle (na zachód od Lipska) o godz. 3 min. 15 w dn. 31 tegoż miesiąca.

Za przelot ten, najdłuższy z odbytych w ciągu roku, piloci zdobyli puhary Léon Maison i Georges Juchmes—Maurice Melchior.

Pilot Delpuech znany jest z przelotu Wimereux—Witcham Ely (Cambridge) nad kanałem La Manche, za który uzyskał puhar Wimereux.

**Nowa linja lotnicza.** Towarzystwo „Air Asie" uruchamia w najbliższym czasie linję do Kantonu przez Kalkuttę, Akyah, Rangoon, Honghai, Paksane, Vinh, Haiphong, Fort Bayard i Szanghaj. Odpowiednie kroki zostały już poczynione przez min. Eynac'a u lorda Thomsona.

**Ładny prezent.** Syn sławnego konstruktora i pioniera lotnictwa, Henryka Farmana, będący, pomimo młodego wieku i nieukończenia jeszcze szkoły średniej, wytrawnym pilotem, otrzymał obecnie w prezencie od ojca aparat turystyczny, opatrzony w najnowsze urządzenia. Młody Farman w udzielonym prasie wywiadzie oświadcza, iż podczas pierwszych wakacyj szkolnych uda się samolotem do Fayet (Alpy) i stamtąd będzie robił wycieczki, gdyż jest, jak ojciec, zapalonym wielbicielem Alp.

## ITALJA

**Faszyści budują bezmotorowce.** Studenci rzymscy, zgromadzeni w tow. Studentów Faszystów (O.U.F.), rozpoczęli budowę kilku nowych szybowców. Pierwszy, zbudowany jako wzorzec, odbył parę udatnych lotów i był ośrodkiem zaciekawień na ostatniej wystawie faszystowskiej.

**Nowe rekordy światowe awjonetek.** Italski as lotnictwa, Renato Donati, który już w 1927 r. zdobył dla Italji jeden z najtrudniejszych rekordów—rekord wysokości, pobity przez amerykanina Champion'a, osiągając na samolocie „Ac. 3" pułap 11.200 m., 20 stycznia osiągnął rekord światowy odległości w obwodzie zamkniętym, oraz zdobył rekord światowy długotrwałości lotu dla aparatów turystycznych pierwszej kategorji.

Rekord długości lotu w obwodzie zamkniętym należał do Niemiec i był pobity w sierpniu 1929 r. na długości 1.601 km. przez pilota Corneliusa, na samolocie Focke Wulf, poruszanym silnikiem Siemens 72-80 KM.

Rekord długotrwałości natomiast nie był przyznany jeszcze nikomu, gdyż został wprowadzony dopiero od bieżącego roku, Italja więc jest pierwszą, która ten rekord zdobyła.

Donati pobił rekord długości lotu w obwodzie zamkniętym na przestrzeni 2.800 km., oraz rekord długotrwałości, lecąc przez 29 godzin. Samolotem użytym do tego celu był aparat Fiat A.S.1 turystyczny, zaopatrzony w silnik Fiat A.50 o mocy 85-95 KM.



Awjonetka Fiat AS-1 i pilot R. Donati, który ustanowił na niej światowy rekord długości lotu w obwodzie zamkniętym.

**Taksówki powietrzne w Trypolisie.** Podczas sezonu sportowego w Trypolisie, rozpoczętego w styczniu, uruchomiono znaczną ilość płatowców, mających dowozić turystów w głąb kraju.

Należy zaznaczyć, iż wielka ilość pięknych miejscowości oraz ruin, dotychczas prawie niedostępnych, stała się celem licznych wycieczek powietrznych.

**Caproni 100T zdobywa wielką nagrodę.** Międzynarodowa Komisja Badawcza przyznała znanemu z ostatniej wystawy światowej w Barcelonie aparatowi turystycznemu Caproni 100T Wielką Nagrodę Żeglugi Powietrznej.

**Śródziemnomorski lot Mario Rosini.** Pilot Mario Rosini z mechanikiem Giorgetti zakończyli obecnie swój lot śródziemnomorski, odbyty na aparacie Breda 15 z mot. Isotta Fraschini 80T.

Pomimo złych warunków meteorologicznych, zachowano ściśle planowane daty i miejsca lądowań na trasie Medjolan, Rzym, Sycylja, Tunis, Tripolis, Syrta, Tobruk, Abukir z powrotem do Tunisu i dalej Algier, Rabat, Tanger, Malaga, Alicante, Barcelona, Marsylja, Noli, gdzie zakończono lot uszkodzeniem maszyny, mającej za sobą 10688 klm., pokrytych w 93 godziny lotu na 31 etapach.

**Dwa wielkie dni lotnicze w Rzymie z okazji zaślubin księcia Humberta.** Lotnictwo italskie wzięło udział w dn. 9 i 10 stycznia 1930 r. w uroczystościach, które odbyły się w Rzymie z okazji zaślubin Następcy Tronu. Odbyły się dwa wielkie pokazy: pierwszy podczas uroczystej rewji wojskowej przed Królem Italji, w której wzięły udział wszystkie rodzaje broni. Lotnictwo wystąpiło z wielkim przeglądem, polegającym na karuzelu powietrznym, złożonym z sześciu wielkich kół samolotów krążących na różnych wysokościach nad Rzymem. Potem nastąpiła defilada zespołami. W tym pokazie lotniczym, będącym nowością w przeglądach wojskowych całego świata, wzięło udział około 300 samolotów, tworzących dywizję lotniczą, składającą się z dwu brygad.

Samoloty pochodziły z głównych lotnisk wojskowych Italji, a były to samoloty do bombardowania (Caproni), wywiadowcze (A.120 i Ro.1), oraz myśliwskie (Ac.3 i Cr.20).

Karuzel powietrzny trwał 30 minut.

Defilada odbyła się przed trybunami królewskiemi, przed któremi przeleciały na małej wysokości zespoły samolotów wywiadowczych i myśliwskich, w zwartych szeregach, zachowując doskonały porządek i wielką szybkość.

Następnego dnia, 10 stycznia, na lotnisku Ciampino pod Rzymem odbyła się w obecności Pary Królewskiej Italskiej, króla Borysa bułgarskiego, szwedzkiego następcy tronu, ministra lotnictwa Balbo i innych najwyższych dostojników państwowych, istna manifestacja lotnicza. Po dokonaniu przez monarchów przeglądu 300 samolotów dywizji lotniczej, ustawionych z dwu stron lotniska, samoloty myśliwskie i wywiadowcze wzniosły się w górę całemi eskadrami.

Eskadry, rozluźniwszy szyk, zmieniły potem formację; jeden zespół utworzył nową grupę, ustawiając się tak, iż samoloty nakreśliły na niebie słowo I t a l i a i przeleciały w takim porządku nad miejscem, gdzie znajdowali się monarchowie.

Inne samoloty kreśliły w locie litery U i M, oraz przy pomocy aparatów dymowych rysowały w powietrzu herb Sabaudji.

**Rekord Orlebara zagrożony.** Pułkownik Ferrarin zamierza pobić rekord szybkości dla wodno-samolotów, ustanowiony przez Orlebara. Próbne loty pozwoliły mu osiągnąć szybkość bardzo zbliżoną do rekordowej, która, jak wiadomo wynosi 575 km/g.

**Stała pomoc dla wodnopłatowców.** Rząd włoski wydał nowe zarządzenia w sprawie niesienia pomocy zagrożonym wodno-samolotom na obszarze morza Śródziemnego. Liczne katastrofy, które zdarzyły się w ostatnich czasach na linjach lotniczych, przebiegających nad tem mo-



Loty grupowe podczas rzymskich uroczystości zaślubin ks. Humberta.

rzem, wykazały konieczność szybkiego przeprowadzenia wyżej wspomnianych zarządzeń. Utworzono 10 sekcyj ratunkowych na odcinkach najbardziej interesujących Italję. Statki i wodno-samoloty włoskie będą zaopatrzone w niezbędne środki ratownicze, wyszczególnione w przepisach.

## JUGOSŁAWJA

**Lotnictwo cywilne i przemysł lotniczy.** W Jugosławji istnieje towarzystwo komunikacji lotniczej od 1927 r. pod nazwą „Drustwo za Vazdusni Saobracaj A. D." Otworzyło ono dnia 15 lutego 1928 r. pierwszą linję Białogród — Zagrzeb, a 1.VIII.1929 r. przedłużono ją do Skoplje. Kapitał zakładowy towarzystwa—9 miljonów dinarów (około 1,5 milj. zł.). Ilość posiadanych samolotów 6, typu Potez 29—2 Lorraine 450 KM. Dotychczas żadnego ruchu sportowego w lotnictwie cywilnem nie ujawniano. Istniejący Aeroklub jest jedynie reprezentacyjnym a posługuje się tylko lotnictwem wojskowem przy międzynarodowych imprezach (loty Małej Ententy i Polski).

Istnieją dwie wytwórnie samolotów „Zmaj, Ikarus, Rogozarski" i „Wytwórnia Państwowa", budujące następujące typy: Devoitine 27, Potez 25, Breguet 19, Gourdon-Lesseur, Hanriot XIV, Brandenburg, Ikarus, Fizir (ostatnie konstrukcji jugosłowiańskiej).

Wytwórnie silników dwie: „Industria Aeroplanskich Motora" i „Vlajkovic — Valter". Pierwsza remontuje i wytwarza z licencji silniki Jupiter i tylko remontuje Lorraine—Dietrich, druga zaś silniki Valter 85 i 120 KM.

## KANADA

**Sport lotniczy.** Sport lotniczy poczynił w Kanadzie, w ostatnich czasach, wielkie postępy.

Według oficjalnych danych, istnieją obecnie 23 aerokluby, liczące 4840 członków. Największym jest klub w Calgary, liczący 1060 członków, następnemi, co do wielkości, Saskatoor z 603 i Regina z 399 członkami.

## NIEMCY

**Nowa szkoła szybownictwa.** Grupa Saksońska Niemieckiego Zjednoczenia Lotniczego otworzyła, w pobliżu stacji kolejowej Pöhla—Schwar, nową szkołę szybownictwa.

**Kongres lotnictwa bezmotorowego.** Tow. Rhön — Rositten, w którem zcentralizowane jest całe lotnictwo bezmotorowe Niemiec, organizuje między 8 a 10 marca międzynarodowy kongres lotu bezmotorowego. Kongres odbędzie się w Darmstadt'cie i zajmie się zarówno stronami teoretycznemi, jak i praktycznemi zagadnieniami. Należy przypomnieć, iż owocem analogicznego konkursu w Paryżu w 1921 r., zorganizowanego przez Association Française Aérienne, były zawody w Combegrasse.

## ROSJA

**Przelot nad Pamirem.** „Dach Świata", jak nazywają Pamir, został przebyty przez pilota Baranowa. Podczas lotu Baranow musiał wznieść się na wysokość 5180 m.

**Lotnictwo bezmotorowe.** W dniu 29 października odbyły się zawody szybowcowe w Koktebel na Krymie. Udział wzięło ponad 20 szybowców, z których jeden przebył bez lądowania przestrzeń Koktebel—Teodozja i z powrotem, drugi zaś unosił się w przeciągu 10 godz. 22 m., osiągnąwszy 506 m. ponad miejscem startu.

**Protest Ossoawiachimu.** Ossoawjachim ogłosił i rozesłał do wszystkich organizacyj lotniczych Europy protest przeciw postępkowi pilotów francuskich Costes i Bellonte.

Ci ostatni uzyskali za pośrednictwem ambasady francuskiej w Moskwie pozwolenie na przelot nad Rosją, celem ustalenia nowego rekordu długodystansowego, z zastrzeżeniem, iż trasa prowadzić będzie na Irkuck, z pominięciem terenów, zajętych przez czerwoną armję w okolicach granic chińskich. Pomimo to, Costes i Bellonte, po przelocie nad Irkuckiem, kontynuowali swój lot aż do Mandżurji, gdzie wylądowali.

## STANY ZJEDNOCZONE

**Brawo Rockefeller!** Najbogatszy człowiek świata, John Rockefeller, uzyskał w 91 roku życia chrzest powietrzny, odbywając 15-minutową przejażdżkę samolotem.

Jest to jednym z powodów dominowania Ameryki nad światem, iż tam starcy mają, jak widać z powyższego, młodsze usposobienie od wielu młodych europejczyków.

**Thompson Trophy.** National Aeronautic Association ufundowało puhar szybkości dla płatowców lądowych pod nazwą Thompson Trophy Race, z regulaminem podobnym do Coupe Schneider. Nagroda pieniężna wynosi 10000 dolarów.

**Zeppelin Transport Co.** Prezes towarzystwa, mającego koncesję na transpacyficzną komunikację sterowcową, p. Lichtfield, zawiadamia o definitywnem ukonstytuowaniu się zarządu i przyjęciu nazwy Zeppelin Transport Co.

Po uruchomieniu sterowców, droga ze Stanów Zjednoczonych do Manilli na Filipinach skróci się do dni trzech.

**Katastrofa podczas filmowania.** Podczas dokonywania zdjęć do filmów tow. Fox-Film, dwa samoloty, mające obsadę, złożoną z 10 aktorów kinowych, zderzyły się na wysokości 2000 m. koło Santa—Monica w Kalifornji.

Samoloty i załogi zatonęły.

**Uznanie dla Byrda.** Senat amerykański uchwalił ustawę, mocą której komendant Byrd został mianowany kontradmirałem w uznaniu zasług, położonych przez niego. Jak wiadomo, komendant Byrd odbył kilkakrotnie lot do bieguna Południowego i zorganizował ekspedycję naukową dla zbadania okolic podbiegunowych, o czem piszemy na innem miejscu.

**Maszt dla sterowców na dachu „drapacza nieba".** Konstruktorzy 85-piętrowego drapacza nieba w New-Yorku powzięli projekt umieszczenia na szczycie budowy masztu wysokości 65 mtr. Ma on służyć jako miejsce zakotwiczenia dla sterowców, kursujących na linjach lotniczych transatlantyckich. Pozwoli to pasażerom lądować w środku miasta, zamiast na jego peryferjach.

## SZWAJCARJA

**Na polowanie samolotem.** Miljoner baron Rothschild z Wiednia zaangażował sławnego lotnika szwajcarskiego Mittelholzera do kierownictwa wyprawy myśliwskiej na Fokkerze „Switzerland III" w głąb Afryki.

W dn. 15 grudnia wyruszono z Zurychu, lądując w Catanie na Sycylji 16 t. m. Po przerwie wyruszono 5 stycznia z Assuanu i, po osiągnięciu w $3^1/_2$ godziny Chartumu, udano się ponad górami Kinia (5500) wgłąb kraju. Odważnym myśliwym należy życzyć powodzenia.

## TURCJA

**Obecny stan lotnictwa.** Na czele lotnictwa wojskowego, bo o cywilnem narazie trudno mówić, stoi wiceminister Obrony Narodowej, do niedawna generał Kenan-pasza. Czynnik społeczny, powołany do rozbudowy floty powietrznej, reprezentuje stowarzyszenie pod nazwą „Taygare cemieti", którego honorowe prezydjum stanowi premjer Ismet-pasza, prezydent Kemal-pasza i szef sztabu generalnego feldmarszałek Ferosi-pasza.

Ścisła łączność z kierowniczemi czynnikami państwa konieczna jest ze względu na wielkie uprawnienie instytucji w dziedzinie polityki lotniczej. Jednocześnie niepokoje graniczne ze strony przedewszystkiem Syrji, Iraku i Persji wymagają jaknajszybszego uruchomienia armji powietrznej. Nie mając narazie możności uruchomienia swemi środkami linij wewnątrz kraju, Turcy wolą zrezygnować raczej z ich posiadania, a nie wpuścić obcych do obsadzenia. Zresztą dla najważniejszego szlaku anatolijskiego przewidziane jest zakupienie i uruchomienie, w najbliższej przyszłości, kilku płatowców pocztowych.

Linje europejskie dochodzą z jednej strony do Bosforu od strony Italji, po przez Brindisi-Ateny, za pośrednictwem wodnopłatowców (głównie Dornier'a) i lądem z Paryża (przez CIDNA'ę).

Ministerjum Obrony Narodowej rok rocznie otrzymuje pewne sumy, których wielkość określa Sztab Generalny, od „Taygare cemieti". Sumy te wyniosły na 1929 rok 1,8 milj. funtów tureckich.

Centrala tej tureckiej „L.O.P.P." znajduje się w Angorze, oddziały zaś we wszystkich miastach i miasteczkach. Dochody jej składają się głównie ze składek członków (koło 14.000 funt. tur.), dorocznej loterji, która przynosi około 2 milj. funtów, oraz monopoli na gilette'ki, bale, pewne produkty mineralne i t. d., co daje 2 milj. funt. tur.

Istnieje również bardzo znaczna ilość fundacyj samorządowych, z których zakupiono np. ostatnio dwie łodzie latające Rohrbacha „Robbe".

Dotychczasowe natomiast usiłowanie kreowania przemysłu lotniczego w Turcji wespół z zakładami Junkers'a, pomimo założenia w Kaisarije fabryki aeroplanów, zawiodły.

**NASTĘPNY NUMER WYJDZIE**

**OKOŁO 20 MARCA.**



# DO NAS I O NAS



## LEKTURA LOTNICZA

Poznajmy dokładnie to wszystko, co tworzy naszą literaturę lotniczą, a przekonamy się niewątpliwie, że posiadamy prawdziwie wartościowe dzieła i dziełka z zakresu propagandy, historji, teorji i techniki lotnictwa.

Zdanie: „dobra książka — to najlepszy przyjaciel" nabiera w stosunku do młodego a nawet i starego lotnika specjalne znaczenie, potęgujące tysiąckrotnie zawarty w tem przysłowiu „sens moralny"; któryż z najlepszych przyjaciół da nam tyle pięknych przemówień dla wygłoszenia na „Wieczorze Lotniczym", lub nauczy nas tak pięknych wierszy do deklamacji, co np. broszura ks. Makłowicza; któż, jak nie książka J. Misesa da nam tyle elementarnych, a niezbędnych dla każdego młodego konstruktora, wiadomości z zakresu aerodynamiki, teorji lotnictwa, konstrukcji i zasad działania silników lotniczych, oraz wielu, wielu innych, bezcennych wprost prawd lotniczych?

Jedyną w swoim rodzaju jest niewielka książeczka, napisana przez ks. J. Makłowicza, p. t. „O lotnictwie i obronie przed gazami". Treść jej składa się z bardzo zajmująco napisanego „Wykładu", przedstawiającego w krótkich, barwnych słowach historję lotnictwa od czasów legendarnych do dni ostatnich, „Przemówienia do młodzieży", przeplatanego poezją, którego treść wskazuje na cele i zadania naszych młodych lotników, oraz 9 wierszy i pieśni, osnutych na, prawie niewykorzystanych dotychczas przez poezję, motywach lotniczych. Książeczkę ks. Makłowicza czyta się z zajęciem, a treść jej stanowi wspaniały materjał dla niejednej imprezy propagandowej, organizowanej na terenie szkół średnich. Cena książeczki odpowiada ściśle jej wymiarom i wynosi zaledwie 1 zł. 20 gr. Nabyć ją można w księgarniach lub wprost w Administracji „Notatek wychowawczych" w Kołomyi (Małopolska).

Dr. Misesa: „Podstawy lotnictwa" w tłumaczeniu z jęz. niemieckiego inż. S. Neumarka.

„Podstawy Lotnictwa" — to książka, którą bezwględnie każdy lotnik powinien przeczytać, a każda bibljoteczka lotnicza w kilku egzemplarzach nabyć, ku pożytkowi i zadowoleniu członków koła lotniczego. „Podstawy lotnictwa" w sposób ciekawy, prosty i dla każdego przystępny obznajamiają swego czytelnika z kardynalnemi wiadomościami z zakresu aerodynamiki, zasad lotu, budowy i działania silników lotniczych, dając gruntowne wiadomości we wszystkich poruszanych szerzej dziedzinach lotnictwa. Omawianą książkę można sprowadzić wprost od jej wydawcy, Zarządu Gł. L.O.P.P. (Warszawa, ul. Długa 50). Cena 8 zł. 50 gr. bez oprawy.

Nie wart nosić pięknej nazwy „młodego lotnika" ten, kto nie przeczytał przynajmniej dwa razy książki „Co o lotnictwie każdy wiedzieć powinien?" Jest to, jak mówi w przedmowie J. Grzędziński, „minimum bagażu informacyjnego o lotnictwie, jaki jest potrzebny tym współpracownikom L.O.P.P., którzy szerzą w najszerszych kołach narodu naszego świadomość o konieczności, jakie dla nas z rozwoju lotnictwa wynikają". Wszyscy jesteśmy współpracownikami w szerzeniu idei L. O. P. P., a więc wszyscy powinniśmy znać na wyrywki treść książki „Co o lotnictwie i t.d.". Książkę tę można sprowadzić bezpośrednio z L.O.P.P. w Warszawie.

Do kategorji polskich książek lotniczych, które, niewiadomo dlaczego, są naogół mało znane, a jednak bardzo pożyteczne i ciekawe, można zaliczyć książkę obecnego ppułk. inż. pil. St. Sarnowskiego p. t. „Żegluga powietrzna" (Wydana przez Główną Księgarnię Wojskową w Warszawie w roku 1922; cena książki nieoprawionej 3 zł. 75 gr.). Książka ta, chociaż nie jest ani podręcznikiem, służącym do konstrukcji samolotów i nauki latania, ani nie wskazuje drogi do nowych wynalazków, jest czemś bardzo ciekawem i przyjemnem w czytaniu dla każdego, kto w nią wzrok wbije, gdyż w sposób prosty i zajmujący przedstawia całą historję lotnictwa, od czasów najdawniejszych (mity, podania, legendy), „ikarowskich", do roku 1922, wyjaśnia przystępnie naukowe zasady lotu, oraz technikę maszyny do latania. Całość, zawarta na 355 stronach druku, nadzwyczaj bogato wyposażona w ilustracje (228 fotografij i rysunków najrozmaitszych typów samolotów i silników!) jest naprawdę książką, która w czytelniku, a szczególnie w młodzieży, dla której specjalnie została napisana, wzbudza szczere zainteresowanie.

Do szeregu książek, również bardzo ciekawych i pouczających, należy książka, wydana przez L. O. P. P., pułk. pil. S. Abżółtowskiego p. t. „Lotnictwo w wojnie współczesnej". Przedstawia ona w sposób subjektywny zmiany, zaszłe w ciągu ostatniego stulecia w sposobach prowadzenia walk międzynarodowych oraz, popierając to nie czczemi frazesami, a wszystkim dobrze znanemi faktami z wojny ubiegłej, podkreśla przodujące stanowisko lotnictwa jako najskuteczniejszego czynnika bojowego. Następnie autor w krótkich słowach omawia organizację i cechy lotnictwa, porównywując je z innemi środkami walki, oraz zajmuje się dość obszernie tem wszystkiem, co w skład lotnictwa bojowego wchodzi. Każda bibljoteczka Koła Szkolnego L. O. P. P. bezwzględnie musi posiadać książkę pułk. S. Abżółtowskiego.

Któż z nas nie czytał książki T. Garczyńskiego „O władzę nad błękitami"? Zdaje się, że wszyscy już mieliśmy ją w swych rękach, więc nie będę tu snuć uzasadnionych zachwytów nad pięknem jej formy, treści i wytwornością jej szaty zewnętrznej. Powiem tylko od siebie, że i „O władzę nad błękitami" należy zwracać się do L. O. P. P., która już tylu niezastąpionym i jedynym w swojej wartości lotniczej książkom pozwoliła ujrzeć światło dzienne. L.O.P.P. również wydała pierwszy poemat lotniczy „Na gwiezdnym szlaku" E. Słońskiego.

Znając dobrze marzenie młodzieży lotniczej, krążące w obrębie „nalewania benzyny i czyszczenia maszyny", Słoński w pięknych rymach opisał przeżycia młodego szczęśliwca, który już nie w snach, lecz w najrzeczywistszej rzeczywistości mógł osobiście opiekować się chłodnicą silnika i zbiornikiem benzyny, by później spełnić to, o czem śnić nie śmiał, by uczuć całą niewypowiedzianą rozkosz lotu.

Nie chcąc zbytnio zanudzać cierpliwych i wyrozumiałych czytelników dalszem nieudolnem wyliczaniem niezliczonych wprost zalet pozostałych (w wielkiej jeszcze liczbie!) książek, stawiam teraz kropkę, pozostawiając krótkie omówienie każdej z nich na później, do następnego numeru „Młodego Lotnika".

## Z KÓŁ SZKOLNYCH

Nowe koło w Kowlu. Ilość kół szkolnych L.O.P.P. powiększyło ostatnio grono młodych lotników gimn. im. J. Słowackiego w Kowlu. Dotychczas istniała tam jedynie modelarnia lotnicza, teraz zaś, gdy liczba jej członków wzrosła do 69 osób, modelarnię przekształcono na Szkolne Koło L. O. P. P. o bardziej rozszerzonym programie działalności. Praca idzie obecnie w dwóch kierunkach: propagandy lotniczej i prac modelarskich. Mury gimnazjalne im. J. Słowackiego wysłuchują (i ściany mają uszy!) wespół ze swoją ludzką zawartością wykładów i odczytów treści lotniczej i z zakresu obrony

przeciwgazowej, organizowanych przez Koło przy pomocy własnych prelegentów. Modelarnia wypuściła 31 minjatur maszyn latających, w liczbie których znajdują się również i dwa hydroplany. Dzięki wybitnej pomocy opiekuna swego, p. prof. Jackiewicza, Koło rokuje jaknajwiększe nadzieje na przyszłość, w której również znalazł miejsce projekt urządzenia akademji lotniczej i szkolnego balu. Na wiosnę ma się odbyć wycieczka na lotnisko w Łucku.

Koło L. O. P. P. przy koedukacyjnej Szkole Handlowej w Parczewie, istniejące od 26 maja r. z., z początkiem bieżącego roku szkolnego rozpoczęło energiczną pracę pod wodzą dzielnego Zarządu, w którego skład wchodzi jako prezes p. Jadwiga Ostrowska, jako vice-prezes p. C. Raczyński, sekretarz p. E. Jasiński oraz p. M. Goławska w charakterze skarbnika. W dniu 13 października urządzono obchód „Tygodnia L.O.P.P.", próżnują, czego dowodem jest nowopowstałe Koło Szkolne L.O.P.P. przy państw. Seminarjum nauczycielskiem męskiem w Chełmie. Dzięki przychylnemu stanowisku p. dyr. Makarewicza, który osobiście zachęcał swoich wychowanków do wstąpienia w poczet członków organizującego się Koła, liczy ono obecnie 68 rozmiłowanych w lotnictwie seminarzystów. W skład Zarządu weszli pp.: A. Filipp (główny inicjator) jako prezes, A. Kaznowski — sekretarz, J. Wygackiewicz — skarbnik, A. Laskowski — bibljotekarz. Członków Koła rozdzielono na 2 sekcje: propagandową i techniczną. Pierwsza z nich zajęła się przygotowaniem referatów i pogadanek z zakresu propagandy i popularyzacji lotnictwa, opracowując je dla wygłaszania w chełmskich szkołach powszechnych; zebrania jej odbywają się raz na tydzień, mając za kierownika i opiekuna prof. J. Perzynę. Prof. A. Skorupa zajął się

Z KOŁA SZKOLNEGO L. O. P. P. PRZY GIMN. ZIEMI KUJAWSKIEJ WE WŁOCŁAWKU



od lewej ku prawej stoją: 1 — p. Karol Zabłocki, instr. modelarstwa lotn., 2 — p. dyr. gimn. Wencel, 3 — uczeń Dzięciołowski, prezes Koła oraz 4 — p. prof. Skrobański, opiekun Koła.

w czasie którego na specjalnem zebraniu opiekun Koła, p. St. Lubinkowski, wygłosił wszechstronnie interesujący odczyt o znaczeniu lotnictwa w życiu państwa politycznem, gospodarczem i kulturalnem, przyczem zwiększono ilość członków Koła.

Opracowany program prac na b. r. szkolny ustalił perjodyczne pogadanki lotnicze co 2 tygodnie na terenie szkoły, opracowywane i wygłaszane wyłącznie siłami własnemi, przewidział konieczność uruchomienia własnej modelarni lotniczej, uznał za niezbędne zaprenumerowanie pism lotniczych oraz powiększenie bibljoteki. Ustalony program został dokładnie wprowadzony w życie: otwarto modelarnię, zaprenumerowano „Mł. Lotnika", rozpoczęto wygłaszanie projektowanych pogadanek, bibljoteka została dokompletowana.

I seminarzyści chełmscy również nie kierowaniem pracami sekcji technicznej, pracującej w zakresie modelarstwa. Bibljoteka, zawierająca już 20 tomów z dziedziny literatury lotniczej, oraz stałe prenumerowanie „Mł. Lotnika" i innych pism dają możność członkom Koła głębszego poznawania zasad lotnictwa i zaspakajają ich pragnienie, dotyczące świeżych wiadomości ze świata lotniczego.

Do liczby Kół, posiadających własnego fachowca-instruktora modelarstwa należy Koło L.O.P.P. przy Gimn. Ziemi Kujawskiej we Włocławku. Na modelarnię została przeznaczona specjalna sala szkolna, zaopatrzona w niezbędne materjały i narzędzia. Prezesem Koła jest p. Dzięciołowski, instruktorem — p. K. Zabłocki. Dzięki serdecznej sympatji, jaką darzy swoich „młodych lotników" p. dyr. Wencel, przyszłość Koła rokuje wielkie nadzieje.

## NASZA POCZTA

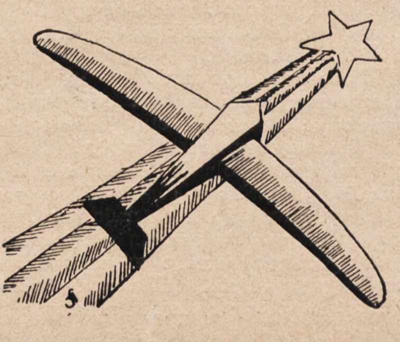
*D. R. w Piotrkowie Tryb.* Cieszy nas niezmiernie zaufanie, jakiem darzy nas Pan, pisząc o swoich pomysłach z zakresu projektowania nowych konstrukcyj lotniczych. Ponieważ pragnęlibyśmy dać Panu jakąś wartościową radę, oraz wskazać drogę, po jakiej iść należy, by zamierzony cel osiągnąć, prosimy o nadesłanie bardziej szczegółowych danych o pańskim projekcie, które pozwolą nam zdać sobie sprawę z jego realności. Odpowiedzi na pierwszy list pański nie mogliśmy zamieścić w „Naszej poczcie" w styczniowym numerze z powodu braku miejsca.

*„Mł. lotnik z Olkusza"* niech nie wpada w czarną rozpacz z powodu takiej „błahostki", jak konieczność korygowania swego wzroku szkłami. Wprawdzie pilotem myśliwskim prawdopodobnie nie będzie Pan mógł zostać, ale czyż celem pańskiego życia jest strącanie innych samolotów? Wzrok, korygowany szkłami, stanowi w istocie poważną przeszkodę dla tych, którzy chcą pracować zawodowo w lotnictwie tak wojskowem jak i cywilnem, ale przecież Pan prawdopodobnie dąży do tego tylko, by zostać pilotem turystycznym, sportsmenem, więc wzrok korygowany szkłami nie powinien stanowić nieprzebytej przeszkody w uzyskaniu świadectwa pilota cywilnego. — Szkoły kształcącej „inżynierów - pilotów" Polska nie posiada. Jedyną drogą do otrzymania wyższego wykształcenia w zakresie lotnictwa jest studjowanie na sekcji lotniczej Wydz. Mechanicznego Polit. Warsz., która jednak nie szkoli pilotów. Zostawszy studentem Pol. Warsz., może Pan wstąpić do Aeroklubu Akademickiego i tam starać się o wyszkolenie w pilotażu. — Ponieważ pragnąłby Pan zamieścić w „Młodym Lotniku" opis i plany konstrukcyjne modeli latających własnego pomysłu, prosimy o „próbkę".

*W. P. w Kaliszu.* Do wojskowych szkół pilotów zostają przyjmowani tylko wojskowi, którzy opuścili stan cywilny bądź dobrowolnie (ochotnicy), przed ukończeniem lat 21, bądź z musu, jako poborowi. Aby móc wstąpić do wojskowej szkoły pilotów trzeba posiadać, oprócz wielu innych warunków, minimum 20 lat oraz świadectwo wykształcenia w zakresie 4-ch kl. szkoły średniej. Oficerami mogą zostać w lotnictwie wojskowem tylko maturzyści.

*T. T. w Grudziądzu.* Podręcznika budowy awjonetek w polskim języku niema.

*J. M. w Iłowie.* Odpowiedź na interesujące Pana pytanie zamieściliśmy w drugiej i trzeciej odpowiedzi „Naszej poczty".



# ZARZĄDZENIA I KOMUNIKATY WŁADZ LOTNICTWA POLSKIEGO

## MINISTER KOMUNIKACJI

### Okólnik Nr. L/73/30A
### Do stowarzyszeń lotniczych w sprawie przestrzegania przepisów.

Ministerstwo Komunikacji stwierdziło, że zarówno zarządy, jak i poszczególni członkowie stowarzyszeń lotniczych nie stosują się do rozporządzeń i obowiązujących przepisów Ministerstwa Komunikacji, dotyczących żeglugi powietrznej i do uwag i zarządzeń zawiadowców portów, którzy z ramienia Ministerstwa Komunikacji są uprawnieni do nadzoru nad przestrzeganiem bezpieczeństwa i porządku na lotniskach.

Szereg faktów, które już miały miejsce, a ostatnio zdarzają się coraz częściej, dowodzi o lekkomyślnem narażaniu zdrowia i życia członków załogi i osób trzecich oraz przyczynia się do niszczenia kosztownego sprzętu.

Fakty te zmuszają Ministerstwo Komunikacji do ostrzeżenia, że będą one z całą surowością karane, jako niedopuszczalne wykroczenie przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi publicznemu.

Kary, niezależnie od dochodzeń i wyroków sądowych, wyrażą się ze strony Ministerstwa Komunikacji w cofnięciu subwencyj i przyznanych ulg stowarzyszeniom i w odebraniu, względnie nieprzyznaniu świadectwa uzdolnienia (dyplomu) i upoważnienia (licencji) osobom, wykraczającym przeciwko obowiązującym przepisom i rozporządzeniom.

Przy niniejszem załącza się jednocześnie wykaz numerów Dzienników Ustaw i Monitora Polskiego, i pozycje, zawierające obowiązujące obecnie ustawy i rozporządzenia, dotyczące żeglugi powietrznej.

Za Ministra (—) *Czapski.*

Załącznik do okólnika Nr. L/73/30A

1) Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczem (Dz. Ustaw R. P. Nr. 31 z dn. 17 marca 1928 r., poz. 294).

2) Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 20 czerwca 1929 r. o księgach pokładowych (Dz. Ust. R. P. Nr. 77 z dn. 20 czerwca 1928 r. poz. 688).

3) Rozporządzenie Ministrów Spraw Wewnętrznych i Komunikacji z dn. 30 października 1928 r. o przepisach sanitarnych, higjenicznych i ratowniczych (Dz. Ust. R. P. Nr. 95 z dn. 22 listopada 1928 r. poz. 842).

4) Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 26 listopada 1928 r. (Dz. Ust. R. P. Nr. 1 z dn. 8 stycznia 1929 r.)

a) o składzie załogi statku powietrznego poz. 6.

b) o przyrządach i znakach sygnalizacyjnych poz. 7.

c) o publicznych wzlotach pokazowych poz. 8.

d) o sygnalizacji lotniczej poz. 9.

e) o przepisach bezpieczeństwa ruchu statków powietrznych poz. 10.

5) Konwencja, urządzająca żeglugę powietrzną, podpisana w Paryżu dn. 13 października 1919 r. (Dz. Ust. R. P. Nr. 6 z dn. 29 stycznia 1929 r. poz. 54).

6) Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 8 lutego 1929 r. o badaniach lekarskich, egzaminach, świadectwach uzdolnienia (dyplomach) i upoważnieniach (licencjach) (Dz. Ust. R. P. Nr. 35 z dn. 25 maja 1929 r. poz. 323).

7) Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 15 lipca 1929 r. o zarządzeniu wylądowania i wstrzymania odlotu statków powietrznych (Dz. Ust. R. P. Nr. 56 z dn. 1 sierpnia 1929 r. poz. 445).

8) Rozporządzenie Ministra Komunikacji (Dz. Ust. R. P, Nr. 59 z dn. 23 sierpnia 1929 r.)

a) z dn. 11 kwietnia 1929 r. o lotniczej służbie łączności i meteorologicznej poz. 459.

b) z dn. 8 maja 1929 r. o lotniczej służbie radjoelektrycznej poz. 460.

c) z dn. 8 maja 1929 r. o korzystaniu z lotnisk, hangarów i urządzeń poz. 461.

d) z dn. 11 maja 1929 r. o systemie znaczenia statków powietrznych poz. 462.

e) z dn. 15 maja 1929 r. o przylocie i przelocie obcych statków powietrznych poz. 463.

9) Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 27 czerwca 1929 r. w sprawie zmiany rozporządzenia z dn. 26 listopada 1928 r. o publicznych wzlotach pokazowych (Dz. Ust. R. P. z dn. 16 października 1929 r. poz. 536).

10) Rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wojskowych z dn. 25 kwietnia 1929 r. o szlakach powietrznych, wyznaczonych do lotu ponad obszarem Państwa oraz o lotniskach otwartych do żeglugi powietrznej. (Monitor Polski Nr. 220 z dn 24 września 1929 r. poz. 514).

11) Rozporządzenie Ministra Skarbu o utworzeniu ekspozytur celnych na lotniskach w Katowicach, Krakowie i Poznaniu. (Monitor Polski Nr. 231 z dn. 7 października 1929 r. poz. 514).

Uwaga. Poszczególne Nr. Nr. Dziennika Ustaw R. P. i Monitora Polskiego są do nabycia w Administracji Dziennika Ustaw, Warszawa, ul. Długa 50.

# Komunikaty Komisji Lotnictwa Sportowego

## WARUNKI POWSTAWANIA KLUBÓW

Powstające kluby sportowo - lotnicze, mające zamiar ubiegać się o pomoc z funduszów, na których rozdział ma wpływ Komisja Lotnictwa Sportowego, powinny uczynić zadość następującym warunkom:

1. Klub musi posiadać 30.000 zł, lub dwie awjonetki (ewentualnie inne samoloty) oraz w gotówce nie mniej jak 10.000 zł.

2. Klub musi posiadać zapewnienie, że roczny budżet z własnych dochodów stałych, t. j. składek członkowskich, subwencyj władz lokalnych (Komitety LOPP., Samorządy, fabryki i t. p.) wynosić będzie nie mniej, jak 12 000 zł. Zapewnienie to musi być przedłożone w formie uwierzytelnionych uchwał lub zaświadczeń odnośnych instytucyj.

3. Ilość członków nie może być mniejsza niż 60.

4. W miejscu powstania klubu musi istnieć lotnisko lub lądowisko ukończone lub budujące się (L.O.P.P., Min. Kom., wojskowe), względnie należy przedłożyć zaświadczenie urzędowe gminy, miasta lub podobnej instytucji, że w ciągu najbliższego roku, lotnisko z potrzebnemi zabudowaniami, t. zn. conajmniej 1 hangarem z ubikacją warsztatową, zostanie zbudowane.

5. Klub musi złożyć prośbę do Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej o afiljowanie go.

Klub odpowiadający powyższym wymaganiom może się ubiegać o pomoc materjalną z funduszów, na których podział ma wpływ Komisja Lotnictwa Sportowego, nie wcześniej jak od początku nowego roku budżetowego i to tyko o ile wykonanie wyżej wymienionych warunków i zgłoszenie nastąpiło przed 1-ym maja.

Za K. L. S.:

(—) *Kwieciński* (—) *Dr. Halewski*

## MIĘDZYNARODOWY RAID AWJONETEK

W drugiej połowie lipca odbędzie się II międzynarodowy raid awjonetek.

Aeroklub R. P., po porozumieniu się z odpowiedniemi władzami państwowemi, zgłosił swój udział w tym locie.

Komisja Lotnictwa Sportowego zajęła się wystawieniem oficjalnej ekipy polskiej, która składać się będzie z sześciu awjonetek R. W. D.

Niezależnie od tych awjonetek wziąć udział mogą inne awjonetki.

Zgłoszenie udziału nastąpić może tylko za pośrednictwem Aeroklubu R. P.

O dopuszczeniu awjonetki decydować będzie Komisja Lotnictwa Sportowego.

Termin lotu nie będzie kolidować z III krajowym konkursem awjonetek.

Kluby, stowarzyszenia, fabryki i t. p., życzące wziąć udział w tych zawodach, winny do dnia 15 II. b. r. dla celów informacyjnych zgłosić do Aeroklubu R. P. ilość i typ awjonetek. Ostateczny termin zgłoszeń upływa dla Aeroklubu 15 III. b. r.

(—) *B. Kwieciński*

**Warunki konkursu.**

**Dopuszczone awjonetki.** Awjonetki conajmniej dwuosobowe o ciężarze własnym, mieszczącym się w granicach, ustalonych przez regulamin sportowy F. A. I. I kategorja do 400 kg. c. wł., II kategorja do 280 kg. c. wł., tolerancja 10 %.

**Termin konkursu.** Konkurs odbędzie się w czasie od 20 lipca do 7 sierpnia b. r., przyczem kontrola przydatności awjonetki (walory techniczne) odbędzie się po locie okrężnym. Start w Berlinie. Przestrzeń około 7.000 km.

**Zakazane naprawy.** W czasie całego konkursu niedozwolone są następujące naprawy: zmiana skrzydeł, sterów, stabilizatorów, kadłuba, podwozia, cylindrów, silnika i karteru. Śmigło może być zmienione raz, o ile zapasowe śmigło znajduje się w czasie całego konkursu na pokładzie samolotu.

**Klasyfikacja.** Za regularność w czasie lotu okrężnego 75 punktów, za szybkość w czasie lotu okrężnego — 195 punkt., za praktyczną przydatność awjonetki—140 punkt., za start i lądowanie (po 30 p.) — 60 punkt., za zużycie materjałów pędnych — 30 punkt. Razem 500 punktów. Zwycięzcą zostaje awjonetka, uzyskująca największą ilość punktów, nie mniej jednak jak 300.

**Lot okrężny** prowadzi przez Niemcy, Anglję, Francję, Hiszpanję, Szwajcarję, Czechosłowację, Polskę i z powrotem do Berlina.

**Regularność w czasie lotu.** Każdy uczestnik otrzyma w chwili startu w Berlinie 75 punktów. Z tych punktów będzie potrącone: 15 punkt. za jedną noc spędzoną poza lotniskiem, 30 punkt. za drugą noc, 10 punkt. za niewykonanie w ciągu jednego dnia żadnego etapu, 20 punkt. za niewykonanie po raz drugi żadnego etapu, Spędzenie trzeciej nocy poza lotniskiem lub niewykonanie poraz trzeci żadnego etapu w ciągu jednego dnia powoduje dyskwalifikację.

**Szybkość na trasie.**

Awjonetki I kat.:

| | | |
|---|---|---|
| 3 punkty | za każdy km. szybk. | 91—135 |
| 2 „ | „ „ „ „ | 136—155 |
| 1 pkt. | „ „ „ „ | 156—175 |

Awjonetki II kat.:

| | | |
|---|---|---|
| 3 punkty | za każdy km. szybk. | 71—115 |
| 2 „ | „ „ „ „ | 116—135 |
| 1 pkt. | „ „ „ „ | 136—155 |

Osiągnięcie szybkości przeciętnej poniżej 80 km/godz. dla I-ej kategorji, a poniżej 60 km/godz., dla II-ej kategorji powoduje dyskwalifikację.

**Walory techniczne.**

a) Wygody do 45 punktów (normalne wygody 6, siedzenia obok siebie 6, telefon przy siedzeniach jeden za drugim 3, trzecie wygodne siedzenie pod warunkiem obsadzenia przez czas całego konkursu 9, kryte przedziały dla załogi 9, dla każdego członka załogi obowiązkowo kuferek o rozmiarach 50×30×12—9, specjalne wygody 6).

b) Podwozie do 15 punktów (za podwozie bez osi 6, urządzenia specjalne przy podwoziu, jak hamulec i t. p. 9).

c) Rozrusznik do 12 punktów (wysokość przyznanych punktów uzależniona będzie od rodzaju i czasu potrzebnego dla zapuszczenia).

d) Gaśnica do 9 punktów.

e) Ster podwójny do 6 punktów.

f) Instrumenty pokładowe do 15 punktów (Gyroskopy do 9, przejrzystość urządzeń 6).

g) Przyrządy ratownicze do 14 punktów (za pasy ratunkowe 6, spadochrony 8).

h) Demontaż do 24 punktów (za skrzydła zdejmowane 6, za skrzydła składane 9, za szybkość montażu i demontażu 9, za konstrukcje cało - metalowe 6, za sprzęt umożliwiający zakotwiczenie u samolotów metalowych, które zdemontować się nie dadzą 6). Czas na demontaż i montaż 20 minut.

Wszystkie wyżej wymienione punkty będą zaliczone, o ile przedmioty wymienione zabierane będą w czasie całego konkursu na pokład samolotu.

**Próba krótkości startu** maks. 30 punktów.

**Próba krótkości lądowania** maks. 30 punktów.

**Zużycie materjałów pędnych.** Próba odbędzie się na przestrzeni około 300 km. Dla awjonetek I-ej kategorji maksymalne zużycie materjałów pędnych określa się na 19 kg/100 km. Za każdą oszczędność pełnych 400 gr. — 1 punkt (maks. 30).

Dla awjonetek II-ej kategorji maksymalne zużycie materjałów pędnych 14 kg/100 km. Za każdą oszczędność pełnych 300 gr. — 1 punkt (maks. 30).

**Wpisowe** 1.000 fr. fr. od awjonetki.

**Koszty utrzymania i materjałów pędnych** ponosi właściciel awjonetki.

## REGULAMIN RADY KLUBÓW AFILJOWANYCH DO A. R. P.

**Art. 1.** Celem zapewnienia należytej współpracy i łączności między A. R. P. a afiljowanemi klubami, stwarza się instytucję pod nazwą: „Rada Klubów Afiljowanych do A. R. P.".

**Art. 2.** R. K. A. składa się z przedstawicieli wszystkich afiljowanych klubów, po jednym na klub oraz z wybranych w myśl art. 3. 3 członków.

**Art. 3.** R. K. A. ma swój organ wykonawczy w postaci prezydjum, składającego się z trzech członków klubów afiljowanych z pośród wszystkich członków klubów afiljowanych. Wybór delegatów do Prezydjum jest dopuszczalny.

Wybrani członkowie prezydjum, o ile nie są delegatami, stają się tem samem członkami Rady.

Członkowie prezydjum winni zamieszkiwać w Warszawie.

**Art. 4.** Przedstawiciele poszczególnych klubów delegowani są przez Zarząd danego klubu z pośród członków Zarządu na przeciąg jednego roku od dn. 1.IV do 31.III roku następnego.

**Art. 5.** Przedstawiciele mają nieograniczone pełnomocnictwa do występowania na zebraniu Rady w imieniu reprezentowanego klubu.

**Art. 6.** Pełna Rada K. A. zbierać się winna conajmniej raz na kwartał w Warszawie lub w innem mieście, będącem siedzibą jednego z afiljowanych klubów, prócz tego każdorazowo na żądanie Prezydjum Rady lub — A. R. P.; w tym wypadku nie później jak w dwa tygodnie od daty wezwania.

**Art. 7.** R. K. A. (względnie jej prezydjum) zobowiązana jest:

a) dostarczyć wszelkich wymaganych przez A. R. P. (K.L.S.) danych o działalności klubów afiljowanych;

b) zawiadomić A. R. P. o mających się odbyć zebraniach Rady,

c) przesyłać w odpisie protokóły zebrań Rady,

d) zwracać się we wszelkich sprawach, dotyczących udzielenia pomocy klubom przez się reprezentowanym wyłącznie do A. R. P. (K. L. S.),

e) zgłaszać udział klubów przez się reprezentowanych w zawodach międzynarodowych tylko przez A. R. P.

**Art. 8.** Radzie K. A. przysługuje prawo wypowiadania swej opinji:

a) co do wniosków klubów, dotyczących udzielenia pomocy;

b) co do programu lotnictwa sportowego, jego wykonania i kontroli w formie konkretnych wniosków;

c) co do udziału lotnictwa sportowego polskiego w zawodach krajowych i międzynarodowych.

**Art. 9.** Aeroklub R. P. ma prawo delegować na zebranie Rady, względnie jej Prezydjum jednego lub więcej delegatów bądź z Zarządu Głównego A. R. P., bądź z K. L. S., jednak bez prawa głosu decydującego.

**Art. 10.** Uchwały Rady i jej Prezydjum zapadają zwykłą większością głosów, przy obecności w pierwszym wypadku $^2/_3$ delegatów, względnie w drugim wypadku wszystkich członków Prezydjum.

# BIULETYN KLUBÓW LOTNICZYCH

W Polsce istnieją następujące kluby lotnicze: WARSZAWA — Aeroklub Akademicki w Warszawie. — Stołeczny Klub Lotniczy. — Klub Lotniczy Państwowych Zakładów Lotniczych. — KRAKÓW — Aeroklub Akademicki w Krakowie. — POZNAŃ — Aeroklub Akademicki w Poznaniu. — Wielkopolski Klub Lotników. — LWÓW — Aeroklub Akademicki we Lwowie. — KATOWICE — Śląski Klub Lotniczy. — WILNO — Aeroklub Akademicki w Wilnie. — LUBLIN — Lubelski Klub Lotniczy. — ŁÓDŹ — Łódzki Klub Lotniczy. — BIAŁA PODLASKA — Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów.
Pozatem istnieje polski klub lotniczy na terenie Wolnego Miasta Gdańska — Aeroklub Akademicki w Gdańsku.

## AEROKLUB AKADEMICKI W WARSZAWIE

CHMIELNA 27-7 • TEL. 410-01 i 54—75

**Loty w styczniu.** W styczniu wykonano w Klubie lotów 466 w czasie 71 g. 09 m.

**Kurs teoretyczny** pilotażu rozpoczął się w dn. 7 lutego r. b. Zapisało się około 50 osób.

Wykłady odbywają się we wtorki i piątki od 18 do 21 w Szkole Lotniczo-Samochodowej, Hoża 88.

16.II odbędzie się wycieczka do Instytutu Aerodynamicznego; 23.II — odczyt inż. Jakimiuka „O możliwościach lotów międzyplanetarnych"; 2.III — odczyt pułkownika Kossowskiego „Loty akrobacyjne"; 9.III — odczyt p. K. Lisowskiego „Meteorologja a lotnictwo".

Zajęcia praktyczne obejmą: 1) montaż i demontaż silników lotniczych, 2) regulację zapłonu i gaźników silników lotniczych, 3) regulację płatowców, 4) regulację busoli.

**Loty w r. 1929.** W ubiegłym roku wykonano w Klubie lotów 5.741 w czasie 890 godz. 51 min. Na poszczególne okresy przypada lotów:

Od 1.I do 31.V — 542 w czasie 101 h. 43'. Od 1.VI do 31.VIII — 2.958 w czasie 451 h. 33', Od 1.IX do 31.X — 1.298 w czasie 199 h. 38'. Od 1.XI do 31.XII — 943 w czasie 137 h. 57'.

(—) *H. Orgelbrandówna.*
Dn. 7.II.1930 r. Zast. Sekretarza.

## AEROKLUB AKADEMICKI W KRAKOWIE

RYNEK GŁÓWNY 6 TEL. 22-78

**Płatowce.** Okres zmniejszonej intensywności latania podczas miesięcy zimowych zużytkowany został przez Aeroklub Akademicki w Krakowie na przygotowanie się do prac konstrukcyjnych nad awjonetką „S—1", projektu członka A. A. K., p. Józefa Sidy, który to projekt został nagrodzony na konkursie A.A.K., oraz na częściowe podjęcie budowy tego płatowca.

W warsztacie A. A. K. montowane są kadłuby dla trzech płatowców, równocześnie stolarze pracują nad budową skrzydeł. Ukończenie montowania płatowców spodziewane jest na połowę maja b. r.

A.K.K. zamówił pozatem w Wytwórni Sekcji Lotniczej Studentów Politechniki Warszawskiej płatowiec „R.W.D.—3", który dostarczony będzie Aeroklubowi, stosownie do umowy, do końca czerwca b. r.

Powyższe trzy nowe płatowce zapewniają A. A. K. możność przelotów turystycznych, udziału w raidach i konkursach, oraz propagandy dla L.O.P.P.

**Loty treningowe** w A. A. K. odbywają się dwa razy na tydzień, w godzinach przedpołudniowych. Odbyto jeden lot turystyczny do Gumnisk pod Tarnowem. Jeden z młodych pilotów, wyszkolonych w A. A. K., p. Jan Sołtykowski, przeleciał podczas lotu treningowego na awjonetce „D.K.D." pod przęsłami mostu na Wiśle pod Dębnikami. Trzykrotny przelot odbył się przy tłumnym udziale publiczności, która podziwiała śmiałość i pewność przelatującego, nie szczędząc dowodów swego uznania zarówno w listach, nadsyłanych do A.A.K., jak i w sporadycznych notatkach dziennikarskich. Niemniej jednak Zarząd A. A. K. widział się zmuszonym ukarać surowo pilota za wykroczenie przeciwko regulaminowi lotów i niepotrzebne przedsiębranie ryzykownych wyczynów sportowych.

**Życie towarzyskie Klubu** jest w okresie karnawałowym bardzo ożywione.— Sekcja Działalności Ogólnej urządza od czasu do czasu „herbatki tańcujące", cieszące się dużem powodzeniem.

Kraków, 7 lutego 1930 r.

Za Zarząd:
Prezes (—) *Dr. K. Piotrowski.*
Sekretarz (—) *E. Ekielski.*

## LUBELSKI KLUB LOTNICZY

LUBLIN POWIATOWA 1

SPRAWOZDANIE SZKOLNE
za rok 1929.

Przeciętna ilość dubli na ucznia 128.

Przeciętna ilość samodzielnych na ucznia 56.

Przeciętna ilość godz. dubli na ucznia 14,16.

Przeciętna ilość czasu lotów samodzielnych i treningowych 15,36.

Zużyto benzyny w 1929 roku 6762 kg.

Zużyto oleju rycynowego w 1929 roku 1426.

Podczas całego kursu praktycznego pilotażu wypadków z ludźmi nie było.

Poważniejszych uszkodzeń samolotów było 9, z czego było 2 kasacje.

Instruktorami byli p. p. pilot sierż. Józef Żuromski i Władysław Szulczewski.

Kurs teoretyczny rozpoczął się 11 maja 1929 r. Zapisanych na kurs przy rozpoczęciu było osób 34, w tem około 15 członków Klubu, niemających zamiaru szkolenia praktycznego. Wykładano następujące przedmioty: 1) Aerodynamika— 30 godz., 2) Silniki — 50 godz., 3) Aeronawigacja — 15 godz., 4) Budowa płatowców — 32 godz., 5) Meteorologja — 10 godz., 6) Prawo lotnicze — 5 godz., 7) Materjałoznawstwo — 10 godz. Ogółem 152 godz.

Przy silnikach przepracowali uczniowie 36 godz., przy płatowcach — 20, przy obsłudze samolotów — 60 godz.

Egzaminy ostateczne z kursu teoretycznego odbędą się w marcu 1930 roku.

| Wyszczególnienie | maj | czerwiec | lipiec | sierpień | wrzesień | październik | listopad | grudzień |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ilość latających | 4 | 26 | 17 | 20 | 20 | 21 | 18 | 9 |
| Ilość uczniów latających z instruktorem | — | 23 | 15 | 10 | 9 | 12 | 9 | 2 |
| Ilość uczniów latających samodzielnie | — | 3 | 5 | 10 | 11 | 9 | 9 | 9 |
| Ilość lotów z instruktorem | — | 592 | 508 | 206 | 83 | 250 | 292 | 2 |
| Ilość lotów samodzielnych | — | — | 42 | 184 | 28 | 69 | 153 | 30 |
| Ilość lotów treningowych | 5 | 32 | — | — | 44 | 46 | 53 | — |
| Ogólna ilość lotów | 5 | 624 | 550 | 390 | 155 | 365 | 498 | 32 |
| Czas dubli | — | 67,15 | 55,35 | 24,22 | 17,56 | 22,18 | 26,17 | 0,28 |
| „ lotów samodzielnych i treningowych | 3,36 | 11,49 | 18,36 | 29,1 | 7,23 | 36,58 | 29,33 | 3,35 |
| Czas ogólny | 3,36 | 78,54 | 74,1 | 53,15 | 25,19 | 59,16 | 55,50 | 4,3 |
| Ilość płatowców szkolnych | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 |
| Zużycie benzyny kg. | 72 | 1473 | 1418 | 1019 | 497 | 1162 | 1041 | 80 |
| „ rycyny kg. | 21,2 | 289,8 | 288 | 219 | 123 | 249 | 220 | 16 |

## AEROKLUB AKADEMICKI WE LWOWIE POLITECHNIKA

XXXX

**Kurs teoretyczny pilotażu.** Dnia 17 stycznia rozpoczął się teoretyczny kurs pilotażu. Zapisało się 61 członków. Narazie wykładana jest teorja lotu i budowa płatowców (kol. Adam Nowotny) i aeronawigacja (kol. por.—pil. Michał Blaicher).

**Trening.** W styczniu z treningu korzystało 14 członków.

**Walne zgromadzenie.** Dnia 29 stycznia odbyło się doroczne walne zgromadzenie programowo - budżetowe pod przewodnictwem kol. Stanisława Gadomskiego. Uchwalono przedstawiony przez Zarząd, w osobie kol. v.-prezesa Bolesława Łopatniuka, program pracy i budżet na rok bieżący. Nadto zaakceptowano poczynione przez Zarząd kroki w sprawie afiljacji Klubu do A. R. P. i poruczono Zarządowi doprowadzenie tej sprawy do końca. Uchwalono podniesienie składki członkowskie do wysokości 2 zł. oraz przyjęto — między innemi — przez aklamację wniosek wyrażenia podziękowania kol. Szczepanowi Grzeszczykowi za jego działalność, która przyczyniła się do rozsławienia imienia A. A. L.

**Życie towarzyskie.** Dnia 25 stycznia odbyła się „herbatka" w lokalu klubowym.

*(—) Czesław Jerzy Kączkowski*
Kierownik Sekcji
Propag.-Pras.

Lwów, d. 8.II.1930.

## AEROKLUB AKADEMICKI W WILNIE MICKIEWICZA 7

/// X \\\

**Nowy zarząd.** Na Walnem Zgromadzeniu członków A. A. Wil., odbytem w dniu 29.I r. b. został wybrany nowy zarząd na rok 1930 w składzie następującym:

Prezes — kol. A. Rojecki
Vice-prezesi — kol. kol. H. Kwiatkowski i A. Jankowski
Skarbnik — kol. M. Masalski
Sekretarz — kol. N. Kłosówna
Zastępca sekretarza — I. Bajkowska
Gospodarz lokalu — kol. T. Żeligowski.

Za Zarząd:
Prezes (—) *A. Rojecki.*
Sekretarz (—) *N. Kłosówna.*

Dn. 6.II.1930 r.

## SPRAWOZDANIE AEROKLUBU AKADEMICKIEGO W KRAKOWIE

za rok 1929

Działalność A. A. K. w roku 1929 poświęcona była w przeważnej części szkoleniu teoretycznemu i praktycznemu pilotów.

W jesieni r. 1928 otwarto drugi z kolei kurs teoretyczny, obejmujący następujące przedmioty: silniki lotnicze, aeronawigacja, budowa płatowców, prawo lotnicze i teorja lotu, oraz technologja lotnicza. Wykładowcami byli: ś.p. por. H a h n, kpt. H a l e w s k i, p. M o s i e w i c z i p. Edward D a t a.

W dniu 27.IV. 1929 r. odbyły się egzaminy. Z postępem dobrym ukończyło kurs 19-tu uczniów. Łącznie z absolwentami kursu teoretycznego z roku 1927/28, przedstawiono do badań w C.B.L.L. 28-miu kandydatów, w tem 5 kobiet. C. B. L. L. uznało za zdolnych do służby w powietrzu w charakterze pilotów (bez ograniczeń) 11-tu kandydatów, zdolnych do służby w powietrzu w charakterze pilotów niezawodowych 7-miu (w tem 3 kobiety), za zupełnie niezdolnych 10-ciu.

Na zasadzie „Postanowień odnośnie pomocy klubom lotniczych" wyd. przez Dep. Aeron., Aeroklub Akademicki w Krakowie zorganizował szkołę lotniczą, w której wzięło udział w charakterze uczniów 8-miu członków A.A.K., podlegających przepisom wojskowym w ramach P. W., oraz 9-ciu członków Klubu Pilotów Wojew. Śląskiego. Poza powyższym kontyngensem, 5-ciu członków A.A K, którzy odbyli już służbę wojskową, względnie jej nie podlegają.

Szkolenie w pilotażu ukończyło: 7-miu kontyngensowych członków A. A. K. oraz 3-ch członków Klubu Pilotów, — pozatem 4-ch członków A.A.K. pozakontyngentowych. — Niedokończyło szkolenia: 1 członek A.A.K., należący do kontyngensu P.W., którego doszkolić zamierzamy w roku przyszłym, 1 członek A. A. K., pozakontyngensowy, oraz 6 członków Klubu Pilotów, szkolonych w ramach kontyngenu P. W.

Z pośród wymienionych wyżej 4-ch członków A. A. K pozakontyngensowych, 2-ch latało już samodzielnie, wykonując warunki, kiedy nadeszło negatywne co do nich orzeczenie C. B. L. L Decyzją Dowódcy 2-go pułku lotn., m jra Wereszczyńskiego, zezwolono im na ukończenie warunków, poczem wstrzymano im loty samodzielne aż do definitywnej decyzji kompetentnych władz.

Również decyzją Dowódcy 2 go pułku zostało na miesiąc październik b. r. przeniesione szkolenie do pułkowej eskadry treningowej.

W roku 1929 wykonano w A.A.K. (do 11-go grudnia) 4006 lotów w czasie 524 godzin 51 minut.

Wobec zupełnego zaabsorbowania przez działalność, związaną z prowadzeniem szkoły lotniczej, nie mógł Aeroklub Akademicki w Krakowie poświęcić tyle czasu i energji działalności sportowej, ile zamierzał. Niemniej i na tem polu może A. A. K. poszczycić się poważnemi wynikami. Z chwilą, gdy działalność szkoły lotniczej była na ukończeniu, przystąpił A. A. K. do zorganizowania „Lotu południowo-zachodniej Polski", który był pierwszą imprezą lotnictwa sportowego w Polsce. Rezultaty tego konkursu są powszechnie znane, dlatego też nie podajemy ich na tem miejscu.

Aeroklub Akademicki w Krakowie liczy zaledwie trzeci rok istnienia. Nie rozporządzał więc dotychczas taką ilością wyszkolonych pilotów, która umożliwiłaby mu szerszą działalność sportową i propagandową. Mimo to w tej dziedzinie Klub może powołać się na dwa loty propagandowe, wykonane przez swych członków. Jeden z tych lotów odbył się w nader trudnych warunkach atmosferycznych, (przy 40° mrozu) do Zakopanego, podczas międzynarodowych zawodów narciarskich. Drugi lot propagandowy wykonali dwaj piloci, wyszkoleni w A. A. K., na samolocie typu „Hanriot XIV", użyczonym prz Dow. III-ciej Grupy Aeronautycznej, do Mielca, Jasła, Jedlicza, Mościsk, również wśród niekorzystnej, jesiennej pogody. Podczas lotu tego wykonali szereg lotów pasażerskich i wygłosili parę okolicznościowych odczytów o lotnictwie, w ramach propagandy L. O. P. P.

Straty w sprzęcie lotniczym, poniesione przez Aeroklub na maszynach własnych, jakoteż na użyczonych przez Władze wojskowe, przedstawiają się j. n.:

W czasie, kiedy szkoła pilotażu pozostawała pod zarządem A.A.K., a więc od 5-go kwietnia do 1-go października z. r., uszkodzone zostały 2 płatowce typu „Hanriot XIV". Ponadto rozbity został płatowiec „Ansaldo A—300—IV", podczas zamierzonego lotu do Brna - Morawskiego (lądowanie na niekorzystnym terenie z powodu defektu silnika), oraz awjonetka Działowskiego D.K.D.IV/3 (na lotnisku — błąd pilotażu). Podczas przeniesienia szkoły do Eskadry Treningowej 2-go Pułku (na skutek rozkazu Dow Pułku), a więc w czasie od 1-go do 31 go października b.r., uszkodzone zostały trzy płatowce typu „Hanriot XIV". oraz płatowiec „Ansaldo A—300", rozbity przez samolot Eskadry Treningowej.

Żadnego wypadku z ludźmi nie było.

W zakresie działalności konstrukcyjnej podjął Klub następujące prace: w lutym z. r. ogłosił Zarząd A.A.K. konkurs na płatowiec sportowy. Z nadesłanych 4-ch projektów, nagrodziła Komisja Konkursowa, złożona z oficerów 2-go p. lotn, projekt członka A.A.K. p. Józefa Sidy. Instytut Badań Technicznych Lotnictwa projekt ten zaakceptował. Zarząd A. A. K. przystępuje do wykonania, zamierzając budować równocześnie 2 płatowce tego samego typu, które mogłyby wziąć udział w wiosennym konkursie awjonetek. Zarząd A.A.K zamierza wbudować w te płatowce silniki „Walter - Vega" 85 KM, które na dogodnych warunkach spłaty, ustalonych między fabryką Waltera a Komisją Lotnictwa Sportowego, może uzyskać.

Również poparcia moralnego, a w miarę możności także materjalnego, zamierza Klub udzielić awjonetce budowanej przez p. Tyrałę, której projekty również zatwierdzone zostały przez I.B.T.L.

W roku 1929 wykończył A. A. K. warsztat na lotnisku i zaopatrzył go w konieczne narzędzia i stoły do budowy płatowców.

W listopadzie b. r. A. A. K. otworzył 3-ci kurs teoretyczny pilotażu, który odbywa się przy bardzo licznej frekwencji słuchaczów.

Podnieść tu należy, że poraz pierwszy wykładowcami na kursie teoretycznym nie są, jak to bywało dawniej, oficerowie lotnictwa, lecz wyszkoleni już przez A.A.K. piloci, którzy z funkcji swych jako wykładowcy wywiązują się zupełnie dobrze.

Po ukończeniu kursu teoretycznego, przeprowadzone zostaną egzaminy, a absolwenci ich wysłani zostaną do badań w C.B.L.L.

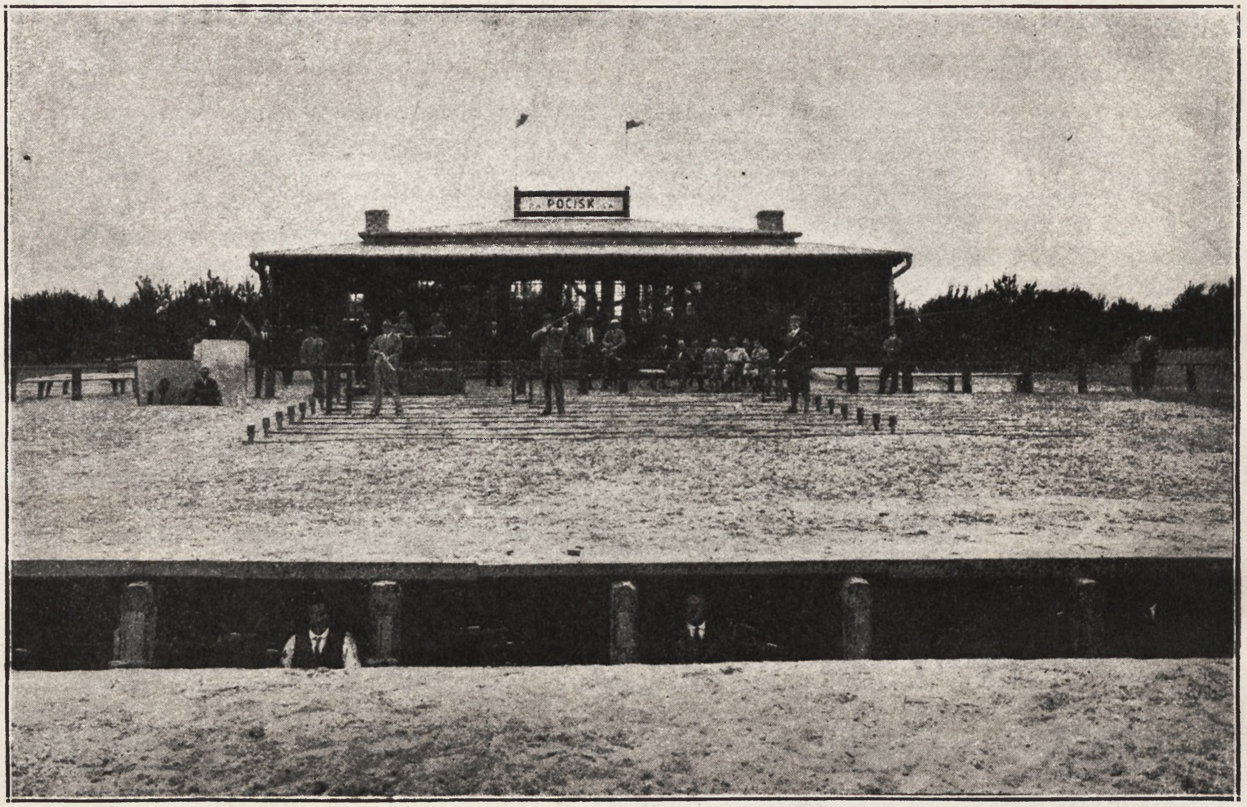
A.A.K. posiada użyczony przez Departament Aeronautyki hangar Bessoneaux, który nie będzie mógł już długo dostarczać płatowcom ochrony, z powodu licznych uszkodzeń. W roku najbliższym stanie wobec tego Aeroklub w konieczności poszukania funduszów na nowy hangar, o ile Ministerstwo Komunikacji, wzgl. Departament Aeronautyki nie zechcą udzielić opieki płatowcom klubowym.

## Od Administracji

**Prenumeratorzy zalegający w opłacie prenumeraty** winni skorzystać z załączonych do niniejszego numeru blankietów P. K. O. i **wnieść należność w urzędzie pocztowym. Cena prenumeraty uległa zwyżce** i wynosi na r. 1930: rocznie zł. 10.— (dawniej zł. 9.—), półrocznie zł. 5.50 (4.50), kwartalnie zł. 3.— (2.40).

⊖ ⊖ ⊖

Przyjaciele naszego miesięcznika pamiętają zawsze o tem, że **zaleganie w opłacie prenumeraty podcina egzystencję pisma**. Wnoszą tedy należność zgóry i zjednują Wydawnictwu nowych czytelników i prenumeratorów.




*Strzelnica (stand) Z. A. „Pocisk" S. A. w Rembertowie*